



RINA

SERVIZIO DI VALUTAZIONE STRATEGICA E  
OPERATIVA DEL PAR FSC 2007-2013 DELLA  
REGIONE DEL VENETO

# Rapporto di Valutazione 2014 del PAR FSC

(dati al 31.12.2013)

30 GIUGNO 2014



*INTERVENTO FINANZIATO DAL FONDO PER LO SVILUPPO E LA COESIONE (FSC)*



## INDICE

<b>Premessa</b> .....	<b>1</b>
<b>Sintesi degli esiti valutativi</b> .....	<b>2</b>
<b>Cap. 1 - La valutazione dello stato di attuazione del Programma</b> .....	<b>5</b>
1.1. - La dotazione finanziaria del Programma.....	5
1.2 - Analisi dell'efficienza attuativa .....	8
1.2.1 - L'avanzamento finanziario del PAR.....	8
1.2.2 - L'avanzamento procedurale del PAR.....	10
1.2.3 - L'avanzamento fisico del PAR.....	10
<b>Cap. 2 - L'attualità del Programma e le traiettorie di sviluppo regionale</b> .....	<b>13</b>
<b>Cap. 3 - Lo sviluppo locale</b> .....	<b>32</b>
<b>Cap. 4 - Il contributo del PAR alla sostenibilità ambientale</b> .....	<b>33</b>



## ELENCO DELLE PRINCIPALI ABBREVIAZIONI E SIGLE UTILIZZATE

<b>AdG</b>	Autorità di Gestione del PAR FSC 2007-2013 della Regione del Veneto
<b>APQ</b>	Accordo/i di Programma Quadro
<b>CdS</b>	Comitato di Sorveglianza
<b>CIPE</b>	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
<b>CRO</b>	Obiettivo Competitività Regionale ed Occupazione
<b>DPS</b>	Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica
<b>FAS</b>	Fondo per le Aree Sottoutilizzate 2007-2013
<b>FESR</b>	Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale
<b>FSC</b>	Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (già FAS)
<b>FSE</b>	Fondo Sociale Europeo
<b>IIP</b>	Intesa Istituzionale di Programma Governo - Regione Veneto
<b>IPA</b>	Intese Programmatiche d'Area
<b>MiSE</b>	Ministero dello Sviluppo Economico
<b>PAR</b>	Programma Attuativo Regionale del FSC 2007-2013
<b>PAR FAS</b>	Programma Attuativo Regionale del FSC 2007-2013
<b>PdV</b>	Piano di Valutazione della Programmazione Unitaria della Regione Veneto 2007-2013
<b>Programma</b>	Programma Attuativo Regionale del FSC 2007-2013 della Regione del Veneto
<b>PRS</b>	Programma Regionale di Sviluppo
<b>PRU</b>	Programmazione Regionale Unitaria
<b>QSN</b>	Quadro Strategico Nazionale
<b>SAD</b>	Strumento/i di Attuazione Diretta
<b>Servizio</b>	Valutazione strategica e operativa del POR CRO, parte FESR (2007-2013) e PAR FAS 2007-2013 della Regione del Veneto
<b>SFMR</b>	Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale
<b>SISTAR</b>	Sistema Statistico Regionale
<b>SRA</b>	Struttura/e Responsabile/i dell'Attuazione
<b>TdP</b>	Tavolo di Partenariato
<b>Valutatore</b>	Rina Value S.r.l.
<b>VAS</b>	Valutazione Ambientale Strategica

## INDICE DELLE TABELLE

La dotazione finanziaria del Programma - articolazione per Assi prioritari e Linee di intervento .....	5
La dotazione finanziaria delle Azioni Cardine del Programma .....	6
Il <i>Logical Framework</i> del PAR FAS .....	7
Avanzamento del Programma per strumenti, alla data di monitoraggio del 31/12/2013 .....	8
Avanzamento del Programma per progetti, alla data di monitoraggio del 31/12/2013 .....	8
Avanzamento finanziario del Programma per priorità QSN, alla data di monitoraggio del 31/12/2013 .....	9
Avanzamento finanziario del Programma alla data di monitoraggio del 31/12/2013 .....	9
Distribuzione dei progetti per avanzamento procedurale - realizzazione di opere e lavori pubblici .....	10
Indicatori di realizzazione del PAR .....	11
Indicatori di risultato del PAR .....	11
Indicatori di impatto del PAR .....	12
Indicatori di realizzazione fisica .....	12
Indicatori di risultato QSN.....	12
Variabili macroeconomiche: confronto Italia-Veneto anni 2011-2013 .....	13
Emissioni di PM <sub>10</sub> (tonnellate/anno e variazione %) nelle province (2005-2007).....	19
Decreto Burden Sharing: situazione di partenza e traiettoria degli obiettivi delle regioni italiane al 2020 .....	21
Analisi della costa dell'Italia peninsulare (var. 1960-2000) per superficie costiera .....	28
Analisi della costa dell'Italia peninsulare (var. 1960-2000) per linea di costa .....	28
Numero e superficie delle aree protette che fanno parte della rete Natura2000 per Provincia (anno 2009).....	29
Istituti museali per tipologia principale e numero di giorni di apertura - Veneto (anno 2011) .....	31
Offerta e domanda dei musei e degli istituti simili per provincia. Veneto e Italia (anno 2011).....	31

## INDICE DEI GRAFICI

Valore aggiunto: variazione per settore 2012/2013. Confronto Veneto-Italia.....	14
Tasso di occupazione; confronto Veneto-Italia (2007-2013) .....	14
Persone in cerca di occupazione; confronto Veneto-Italia (2007-2013) .....	15
Confronto tra indici di dotazione reti ferroviaria, autostradale, porti e aeroporti (Veneto, Nord-Est e Italia) al 2012 .....	16
Rete ferroviaria di Ferrovie dello Stato, Concessioni e Gestioni commissariali sulla superficie regionale (Km per 100 Km <sup>2</sup> ) - Veneto, Nord-Est e Italia .....	17
Lunghezza della rete stradale: strade provinciali, regionali e di interesse nazionale sulla superficie regionale (Km per 100 Km <sup>2</sup> ) - Veneto, Nord-Est e Italia .....	17
Lunghezza della rete autostradale: rete autostradale sulla superficie regionale (Km per 100 Km <sup>2</sup> ) - Veneto, Nord-Est e Italia.....	18
Indice di dotazione delle strutture e reti per la telefonia e la telematica (Veneto, Nord-Est e Italia) al 2012 .....	18
Indice di dotazione impianti e reti energetico-ambientali (Veneto, Nord-Est e Italia) al 2012 .....	19
Numero di superamenti del valore limite giornaliero di PM <sub>10</sub> in contesto urbano (2005-2012).....	20
Consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili in Veneto, Nord-Est e Italia (2007-2012) .....	21
Consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili, escluso idrico, in Veneto, Nord-Est e Italia (2007-2012) .....	22
Energia prodotta da fonti rinnovabili in Veneto, Nord-Est e Italia (2007-2012).....	22
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita sul totale delle modalità (2010) .....	23
Utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto tra il 2007 e il 2012 - v.%.....	23
Trasporto pubblico locale nelle città: linee urbane di TPL nei capoluoghi di provincia per 100 km <sup>2</sup> di superficie comunale (2007-2011).....	25
Passeggeri trasportati dal TPL nei comuni capoluogo di provincia; 2007-2011 (n. per ab.) .....	25
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario (2007-2012).....	26
Dotazione di parcheggi di corrispondenza (2007-2011).....	26
Aree ad alta criticità idrogeologica nel 2008- confronto Veneto, Nord-Est e Italia (valori %).....	27
Coste balneabili per Regione nel 2009 (valori %) .....	28
Aree di particolare interesse naturalistico comprese nella rete Natura2000 (in % della superficie territoriale totale) - confronto Veneto, Centro-Nord, Italia (2013).....	29
Capacità di attrazione dei consumi turistici; Veneto, Nord-Est, Italia (2012).....	30
Indice di arrivi e delle presenze di turisti per comprensorio (anno base: 2007). Veneto - anni 2007-2013.....	31

## INDICE DELLE FIGURE

Indice di dotazione infrastrutturale (Veneto-Nord Est-Italia) al 2012.....	16
--	----



## Premessa

Il Servizio di valutazione strategica e operativa del PAR FSC 2007-2013 della Regione del Veneto, aggiudicato alla società Rina Value S.r.l., è stato avviato nel mese di dicembre 2012. Nel corso del 2013 è stato predisposto dal valutatore, in raccordo e condivisione con l'Autorità di Gestione del Programma, il Disegno di valutazione all'interno del quale sono stati articolati i temi rilevanti e le Domande di valutazione (DV) a loro volta collocate in un Piano operativo, teso a illustrare le relazioni tra le ricerche valutative, le modalità di analisi e i risultati attesi, secondo la tempistica assegnata ai singoli Rapporti di valutazione.

Questo documento costituisce il **Rapporto annuale di valutazione 2014**, nel quale sono affrontati i temi valutativi legati all'attuazione del PAR FSC al 31 dicembre 2013. Il Rapporto si articola in un *executive summary*, nel quale sono anticipati sinteticamente gli esiti valutativi, e in quattro capitoli dedicati rispettivamente: (i) il primo alla valutazione dello stato di attuazione del PAR rispetto ai dati di avanzamento al 31.12.2013, (ii) il secondo all'aggiornamento delle variabili di contesto per identificare la direzione dello sviluppo economico regionale e l'evoluzione dei sistemi di reti e infrastrutture rispetto ai quali si inseriscono gli interventi del PAR, (iii) il terzo capitolo è riferito al tema dello sviluppo locale, mentre (iv) il quarto capitolo è relativo al contributo del PAR alla sostenibilità ambientale.

## Sintesi degli esiti valutativi

La Del. CIPE n. 9/2012 ha sancito la presa d'atto del Programma Attuativo Regionale del FSC 2007-2013 della Regione del Veneto. A seguito delle rimodulazioni operate dalle Del. CIPE n. 1/2009 e n.1/2011 la dotazione finanziaria del Programma ammonta a poco più di 513 milioni di euro.

Il PAR è articolato per Assi e Linee di intervento che vengono attivate secondo le priorità regionali e le disponibilità finanziarie esistenti. Il trasferimento dell'8% delle risorse del FSC ha permesso di attivare una prima fase di interventi del PAR per un valore di circa 40 milioni di euro.

Con riferimento al quadro delle risorse di cui alla Del. 1/2011<sup>1</sup>, nel PAR la maggiore concentrazione di risorse è stata prevista per l'Asse 4 "Mobilità sostenibile" (il 35%) mentre la distribuzione delle risorse tra gli altri Assi è piuttosto omogenea con un peso relativo maggiore per gli Assi 1 "Atmosfera e energia da fonti rinnovabili" (il 19%) e 5 "Sviluppo locale" (circa il 16%) anche in ragione della previsione, a valere su questi Assi, delle azioni cardine del Programma.

Ai fini della valutazione dell'attuazione del PAR al 31.12.2013, il Valutatore ha considerato l'articolazione del Programma in funzione delle priorità rispetto alle quali sono stati attivati gli interventi di "prima fase". Pertanto, con riferimento ai circa 40 milioni di euro della prima fase e alla loro distribuzione per Asse, emerge che in termini di peso relativo delle risorse allocate sui diversi Assi: circa il 43% delle risorse della prima fase è stato destinato agli interventi di difesa del suolo (Asse 2), il 25% alla mobilità sostenibile (Asse 4), il 12,5% all'Asse 3 (Beni culturali) e il 10% agli interventi per lo sviluppo locale. L'Asse 1 (Atmosfera e energia rinnovabile) è quello che riceve il minore ammontare delle risorse di prima fase. L'importo del FSC trasferito, equivalente all'8% della dotazione del PAR, rappresenta una quota che vale come anticipo ai sensi del punto 7.1 della Del. CIPE 166/2007 e il successivo trasferimento di risorse nazionali è subordinato alla certificazione di spesa che dovrà raggiungere almeno il 75% della prima quota già trasferita.

**Lo stato di attuazione del PAR al 31 dicembre 2013 è, purtroppo, esiguo e sconta la tardiva attivazione e avvio delle iniziative**, legate alle difficoltà che a livello nazionale sono state registrate nella programmazione del Fondo di Sviluppo e Coesione. Il PAR, tuttavia, a seguito dell'effettivo sblocco nella disponibilità di risorse per la prima fase di attuazione, ha prontamente dimostrato una buona capacità di impiego e parallelamente sono stati avviati i meccanismi che ne dovrebbero assicurare l'utilizzo nel corso del 2014.

Rimanendo sulla quota di risorse trasferite al Programma per la prima fase di attivazione (l'8% della dotazione complessiva) in relazione all'avanzamento finanziario si rileva che, a fronte di impegni pari al 46,71% delle risorse assegnate, risultano pagamenti pari al 35,45% degli impegni.

Invece, con riferimento alla valutazione dell'efficacia, il livello attuativo così modesto registrato al 2013 – periodo di riferimento di questo Rapporto annuale di valutazione – influenza fortemente la prospettiva e la calibrazione delle analisi valutative previste, che inevitabilmente vengono qui limitate ad aspetti strategici e descrittivi delle condizioni rispetto alle quali si troveranno ad essere attivati dal 2014 i diversi strumenti (APQ e SAD) e gli interventi.

È stata pertanto verificata la qualità e l'adeguatezza dell'impianto strategico degli interventi che il PAR si propone di realizzare rispetto a fabbisogni legati alle variazioni intercorse nel contesto economico regionale. La strategia del Programma – che si ricorda essere stata costruita anche in relazione ai dettati della programmazione 2007-2013 e quindi al QSN e alla PRU – rimane sostanzialmente valida nonostante gli anni intercorsi dalla sua prima redazione (2008) e successiva revisione (luglio 2011). In effetti, la partenza così posticipata degli interventi FSC (si auspica comunque un rapido recupero nel corso del 2014) non permetterà di agganciarne gli esiti a quelli che sta maturando il POR FESR 2017-2013, giunto quasi a conclusione del proprio percorso, e quindi è evidente che l'obiettivo della complementarità tra i due programmi (FAS e FESR) non si è potuto realizzare, determinando con ogni probabilità un affievolimento non degli impatti ascrivibili al FESR quanto degli effetti che si sarebbero potuti esplicare, soprattutto in alcuni ambiti, grazie al complemento degli interventi di carattere infrastrutturale del FSC. Tale circostanza non può che tradursi in **un giudizio valutativo "critico" sull'efficacia** ma che investe anche la *governance* "alta" della

<sup>1</sup> Cfr. quanto ricostruito nella valutazione *ex ante* del PAR (giugno 2012).

programmazione nazionale del FSC (a meno che non si vogliano ascrivere le scelte sul trasferimento di risorse, seppur determinate da fattori contingenti cui lo Stato ha dovuto fare fronte in questi anni, esclusivamente a variabili esogene alla programmazione stessa). Tuttavia, la partenza differita del Programma e la improbabile attivazione di effetti leva con i pertinenti interventi del FESR interessa maggiormente il livello “teorico” della ricerca valutativa, discorso peraltro scientificamente interessante, ma potrebbe portare a trascurare proprio il carattere “dinamico” che una valutazione dovrebbe osservare rispetto alle finalità ultime che la programmazione degli interventi persegue e quindi della *theory of change* ad essa sottesa. Pertanto, ciò che emerge dall’analisi qui effettuata è anche e soprattutto **una sostanziale attualità delle finalità cui sono ispirati il complesso degli interventi del FSC** rispetto ad esigenze di tipo infrastrutturale e di fabbisogni del sistema socioeconomico regionale, così come verificate dall’analisi delle principali variabili di contesto relazionate alle priorità del PAR. Un esito valutativo, questo, determinato soprattutto da due fattori:

- il primo si relaziona con l’eterogeneità delle priorità alle quali gli interventi del PAR si collegano (l’articolazione<sup>2</sup> in 5 Assi e 13 Linee di intervento per 4 Azioni Cardine nonché i validi collegamenti con le priorità 3, 4, 5, 6 del QSN 2007-2013) e quindi all’ampio spettro di componenti del territorio, dello sviluppo e della sostenibilità rispetto alle quali afferiscono gli interventi del Programma. La centratura del Programma andrebbe parametrata, pertanto, non solo rispetto alle relazioni con gli altri strumenti di *policy* che intervengono sul medesimo territorio/settore (in una chiave di coerenza, peraltro staticamente determinata *ex ante*) quanto rispetto alle diverse dimensioni che caratterizzano gli ambiti di intervento. Quindi, realizzare oggi progetti che contribuiscano a incidere positivamente – ad esempio - sulla qualità dell’atmosfera, sulla difesa del suolo, sul patrimonio culturale e naturale, sull’accessibilità e la mobilità, sullo sviluppo locale, significa (i) intervenire in settori chiave per la crescita regionale (anche in termini di sostenibilità e ambiente), (ii) contribuire al raggiungimento dell’obiettivo generale dello stesso PAR, cioè quello di aumentare la competitività regionale per una regione più attraente per imprese e popolazione, (iii) agganciare i *driver* di sviluppo previsti nella nuova programmazione 2014-2020 permettendo, auspicabilmente, una migliore concentrazione di risorse sul territorio o maggiori ambiti di intervento, rafforzando il disegno strategico regionale per la realizzazione dei nuovi obiettivi.
- Il secondo fattore che conduce alla positiva valutazione dell’attualità delle iniziative previste dal PAR e che è emerso dall’analisi sviluppata in questo Rapporto, si lega allo stato dell’economia e alla sua evoluzione nel corso proprio del periodo di programmazione 2007-2013 nonché allo stato dei luoghi e delle infrastrutture.

La caduta della produzione e della domanda che si è verificata a seguito della crisi globale che dal 2007 ha investito anche la Regione, ha acuito le difficoltà strutturali dell’economia veneta e ne ha condizionato fortemente lo sviluppo. È pertanto ancora attuale la generale esigenza, sottesa alla strategia del FSC 2007-2013, di ottenere un contributo da parte del PAR al riposizionamento del sistema per migliorarne la competitività e l’attrattività. In altre parole, la crisi non ha favorito il superamento delle criticità che il PAR (assieme ad altri strumenti di sviluppo, in una logica di integrazione degli interventi) si proponeva di affrontare; pertanto, attivare con la massima celerità gli interventi previsti dal Programma (e realizzarli, in considerazione anche della complessità nella tempistica di realizzazione di interventi di tipo “infrastrutturale”) è quanto mai opportuno e urgente. Infatti, scendendo brevemente nel dettaglio:

- gli interventi del PAR potrebbero bene allinearsi ai *driver* della nuova politica regionale agganciandone i temi come, ad esempio, quello dell’innovazione per il quale in chiave 2020 saranno realizzate iniziative tese a rafforzare reti e infrastrutture che ne possano favorire lo sviluppo. In tale senso agiranno sicuramente le iniziative del FSC 2014-2020 ma ciò non toglie l’azione a complemento che le iniziative del PAR possono certamente svolgere, anche in considerazione della tempistica sulla cantierabilità di taluni interventi;
- la qualità dell’atmosfera e la riduzione delle polveri sottili sono elementi critici cui far fronte con interventi complessi ed estesi, alcuni previsti proprio nella programmazione FSC 2007-2013; come pure la dotazione di impianti e reti energetico ambientali verso cui si relazionano alcuni interventi

<sup>2</sup> Sono stati qui volutamente lasciati fuori (senza comunque volerne sminuire l’importanza e la portata nell’economia della programmazione) da queste considerazioni – maggiormente orientate al territorio, alla sostenibilità e allo sviluppo – l’Asse 6 di assistenza tecnica del PAR e la priorità 10 QSN sulla *governance*.

- del PAR, continuano a rappresentare fattori strategici per la competitività regionale e la sostenibilità dello sviluppo;
- pur registrando importanti progressi a livello regionale, le fonti rinnovabili non sono ancora pienamente sviluppate e sfruttate e gli interventi del FSC in questa prospettiva rimangono opportuni, fornendo tra l'altro - ed una volta realizzati - un prezioso contributo al miglioramento del contesto attuativo sul quale andranno ad incidere anche gli interventi della programmazione 2014-2020. Tanto più che il Veneto nei prossimi anni si confronterà con una serie di impegni per perseguire gli obiettivi 2020 in materia di quota di energia da fonti rinnovabili sui consumi finali lordi di energia e di quota di energia da fonti rinnovabili nei trasporti (materia del Decreto *Burden Sharing*);
  - proprio in relazione alle diverse esigenze di trasporti e mobilità, il PAR ha approntato interventi finalizzati a sostenere e ampliare il traffico pubblico locale nonché favorire l'accessibilità e la mobilità, temi assolutamente attuali e di impatto sullo sviluppo socioeconomico;
  - i rischi legati al dissesto idrogeologico e all'erosione costiera sono di tutta evidenza in Veneto e l'adozione di interventi di recupero, tutela e prevenzione è fondamentale per l'organizzazione del territorio ed il suo sviluppo equilibrato. Il PAR FAS, anche in questo caso, si propone di realizzare interventi inquadrati nella strategia regionale di settore e inseriti nella scala dei fabbisogni della popolazione;
  - è di tutta evidenza la ricchezza in termini di patrimonio culturale, architettonico, paesaggistico, ambientale, e naturale che la regione possiede e la capacità di attrazione di flussi di visitatori. Altresì il mantenimento di questi fattori, che caratterizzano il territorio e ne polarizzano l'attenzione e il richiamo, rappresenta un costo elevato, pertanto l'intervento dell'amministrazione pubblica, e il PAR ne rappresenta un valido strumento, teso a conservare e valorizzare questo patrimonio è una necessaria opportunità che si inserisce anche nelle politiche di sviluppo e ne condivide la direzione.

Lo stato di attuazione del Programma non permette di approfondire il tema dello sviluppo locale secondo una prospettiva di analisi valutativa orientata a indagare se le iniziative che saranno realizzate in quell'ambito saranno in grado di produrre un effetto leva per determinare una maggiore attrattività regionale.

Infine, con riferimento alla valutazione del contributo del PAR FSC alla sostenibilità ambientale, Lo stato di attuazione del Programma al dicembre 2013 non consente di adoperarsi in un esercizio valutativo che metta a sistema i dati per verificare il contributo del PAR al principio oggetto di indagine.

# Cap. 1 - La valutazione dello stato di attuazione del Programma

## 1.1. - La dotazione finanziaria del Programma

Allo scopo di illustrare la valutazione dello stato di attuazione del PAR se ne riporta preliminarmente l'articolazione così da esplicitare sinteticamente il sistema di Obiettivi, Assi prioritari e Azioni Cardine rispetto alle quali è stato suddiviso il Programma e la relativa ripartizione della dotazione finanziaria. La sistematizzazione è qui illustrata con l'ausilio delle tabelle 1 e 2, per quanto riguarda la ripartizione delle risorse tra Assi, Linee di intervento e Azioni cardine, e dello schema del *Logical framework* (tab. 3) allo scopo di richiamare più chiaramente i nessi logici sui quali poggia il PAR.

La dotazione finanziaria del PAR FAS ammonta a 513.419.000 euro<sup>3</sup> così allocati rispetto ai sei Assi prioritari del Programma e alle relative Linee di intervento:

**Tabella 1: La dotazione finanziaria del Programma - articolazione per Assi prioritari e Linee di intervento**

Assi prioritari	Linee di intervento	Risorse	%
<b>Asse 1: Atmosfera ed energia da fonte rinnovabile</b>	Linea di intervento 1.1: Riduzione dei consumi energetici e efficientamento degli edifici pubblici	€ 60.000.000,00	11,69%
	Linea di intervento 1.2: Favorire la mobilità collettiva con priorità alla propulsione ecocompatibile	€ 40.000.000,00	7,79%
	<b>Totale Asse 1</b>	<b>€ 100.000.000,00</b>	<b>19,48%</b>
<b>Asse 2: Difesa del suolo</b>	Linea di intervento 2.1: Prevenzione e mantenimento della risorsa idrica, riduzione del rischio idrogeologico e difesa degli insediamenti	€ 48.000.000,00	9,35%
	Linea di intervento 2.2: Interventi di contrasto all'erosione costiera e di ripristino ambientale	€ 12.872.900,00	2,51%
	<b>Totale Asse 2</b>	<b>€ 60.872.900,00</b>	<b>11,86%</b>
<b>Asse 3: Beni culturali e naturali</b>	Linea di intervento 3.1: Interventi di conservazione, fruizione dei beni culturali, messa in rete e promozione di attività ed eventi culturali	€ 65.000.000,00	12,66%
	Linea di intervento 3.2: Valorizzazione e tutela del patrimonio naturale e della rete ecologica regionale	€ 11.000.000,00	2,14%
	<b>Totale Asse 3</b>	<b>€ 76.000.000,00</b>	<b>14,80%</b>
<b>Asse 4: Mobilità sostenibile</b>	Linea di intervento 4.1: Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR)	€ 100.000.000,00	19,48%
	Linea di intervento 4.2: Impianti a fune	€ 30.000.000,00	5,84%
	Linea di intervento 4.3: Altri sistemi di trasporto collettivo a basso impatto ambientale	€ 16.957.580,27	3,30%
	Linea di intervento 4.4: Piste ciclabili	€ 35.000.000,00	6,82%
	<b>Totale Asse 4</b>	<b>€ 181.957.580,27</b>	<b>35,44%</b>
<b>Asse 5: Sviluppo locale</b>	Linea di intervento 5.1: Attività di servizi sovra-comunali e recupero di siti produttivi ed artigianali di pregio architettonico	€ 12.500.000,00	2,43%
	Linea di intervento 5.2: Progetti integrati di area o di distretto turistici culturali sostenibili	€ 35.000.000,00	6,82%
	Linea di intervento 5.3: Riqualificazione dei centri urbani e della loro capacità di servizio	€ 32.677.784,53	6,36%
	<b>Totale Asse 5</b>	<b>€ 80.177.784,53</b>	<b>15,62%</b>
<b>Asse 6: Assistenza tecnica</b>	Linea di intervento 6.1: Programmazione, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo	€ 11.000.000,00	2,14%
	Linea di intervento 6.2: Valutazione, studi e ricerche	€ 3.000.000,00	0,58%
	<b>Totale Asse 6</b>	<b>€ 14.000.000,00</b>	<b>2,73%</b>
Quota per Conti Pubblici Territoriali		€ 410.735,20	0,08%
<b>Totale</b>		<b>€ 513.419.000,00</b>	<b>100,00%</b>

Complessivamente, quindi, il Programma concentra la maggioranza relativa delle risorse (pari al 35,44%) sull'Asse 4 "Mobilità Sostenibile" coerentemente con la presenza al suo interno di due delle quattro Azioni cardine previste nel PAR. Mentre la concentrazione delle rimanenti risorse all'interno degli altri Assi è abbastanza omogenea con un peso leggermente maggiore nell'Asse 1 "Atmosfera ed energia da fonte

<sup>3</sup> Nella sua versione originale (cfr. la proposta del PAR FAS 2007-2013 approvata con DGR 2608 del 16.09.2008) il Programma prevedeva una dotazione finanziaria pari a € 608.729.000. Tale importo è stato ridotto (in misura del 15,66%) a seguito delle rimodulazioni operate dalle Delibere CIPE 1/2009, che aveva portato tale ammontare a 570.466.000 euro e dalla Delibera CIPE n. 1 dell'11 Gennaio 2011, che ha recepito le riduzioni del 10% apportate dal DL 78/2010 alla dotazione finanziaria della Missione di spesa Sviluppo e riequilibrio territoriale.

rinnovabile” (19,48%) e nell’Asse 5 “Sviluppo locale” all’interno dei quali sono previste le altre due Azioni cardine del Programma. Le Azioni cardine, all’interno del disegno programmatico, assorbono complessivamente il 61,39% delle risorse del Programma. La tabella seguente evidenzia la concentrazione delle risorse del PAR proprio rispetto alle Azioni cardine previste dal Programma; come si osserva, sia per l’Asse 1 che per l’Asse 5 tutte le relative risorse si considerano assorbite dalle Azioni cardine, mentre la quota riservata alle due Azioni cardine relative alla mobilità sostenibile è pari 74,19% della dotazione dell’Asse 4.

**Tabella 2: La dotazione finanziaria delle Azioni Cardine del Programma**

Assi prioritari	Dotazione finanziaria	Linee di intervento	Azioni cardine	Risorse	% su PAR
Asse 1: Atmosfera ed energia da fonte rinnovabile	€ 100.000.000,00	Linea di intervento 1.1: Riduzione dei consumi energetici e efficientamento degli edifici pubblici Linea di intervento 1.2: Favorire la mobilità collettiva con priorità alla propulsione ecocompatibile	Qualità dell’atmosfera (riduzione del PM10)	€ 100.000.000,00	19,48%
Asse 2: Difesa del suolo	€ 60.872.900,00	Linea di intervento 2.1: Prevenzione e mantenimento della risorsa idrica, riduzione del rischio idrogeologico e difesa degli insediamenti Linea di intervento 2.2: Interventi di contrasto all’erosione costiera e di ripristino ambientale			
Asse 3: Beni culturali e naturali	€ 76.000.000,00	Linea di intervento 3.1: Interventi di conservazione, fruizione dei beni culturali, messa in rete e promozione di attività ed eventi culturali Linea di intervento 3.2: Valorizzazione e tutela del patrimonio naturale e della rete ecologica regionale			
Asse 4: Mobilità sostenibile	€ 181.957.580,27	Linea di intervento 4.1: Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) Linea di intervento 4.2: Impianti a fune Linea di intervento 4.3: Altri sistemi di trasporto collettivo a basso impatto ambientale Linea di intervento 4.4: Piste ciclabili	Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale    Piste ciclabili	€ 100.000.000,00    € 35.000.000,00	19,48%    6,82%
Asse 5: Sviluppo locale	€ 80.177.784,53	Linea di intervento 5.1: Attività di servizi sovra-comunali e recupero di siti produttivi ed artigianali di pregio architettonico Linea di intervento 5.2: Progetti integrati di area o di distretto turistici culturali sostenibili Linea di intervento 5.3: Riqualificazione dei centri urbani e della loro capacità di servizio	Sostegno alle iniziative di sviluppo locale	€ 80.177.784,53	15,62%
Asse 6: Assistenza tecnica	€ 14.000.000,00	Linea di intervento 6.1: Programmazione, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo Linea di intervento 6.2: Valutazione, studi e ricerche			
Quota per Conti Pubblici Territoriali	€ 410.735,20				
<b>Totale PAR FAS</b>	<b>€ 513.419.000,00</b>		<b>Totale Azioni Cardine</b>	<b>€ 315.177.784,53</b>	<b>61,39%</b>

L’obiettivo generale del PAR è di “aumentare la competitività regionale al fine di rendere la Regione più attraente per le imprese e i cittadini”. Per il perseguimento di tale obiettivo, il Programma è stato articolato in sei Assi prioritari, a loro volta gerarchicamente collegati a una serie di Obiettivi operativi (cui corrispondono alcune Linee di intervento) e sono stati previste quattro Azioni Cardine<sup>4</sup> che, all’interno della più generale architettura programmatica, assumono un ruolo cruciale nel raggiungimento degli obiettivi specifici del Programma: (i) Qualità dell’atmosfera (riduzione del PM10), (ii) Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, (iii) Piste ciclabili, (iv) Sostegno alle iniziative di sviluppo locale.

L’articolazione logica di Obiettivi, Assi, Linee di intervento e Azioni cardine è illustrata sinteticamente attraverso il *Logical framework*:

<sup>4</sup> Le Azioni Cardine nei Programmi Attuativi rispondono alla necessità di far convergere le risorse FAS regionali e nazionali su interventi complessi e di rilevante impegno finanziario, per la cui realizzazione è necessario garantire una cooperazione istituzionale.

Tabella 3: Il Logical Framework del PAR FAS

Obiettivo globale	Principi orizzontali	Obiettivo specifico	Assi prioritari	Obiettivo operativo	Linea di intervento	Azione cardine			
<b>Aumentare la competitività regionale al fine di rendere la Regione più attraente per le imprese e i cittadini</b>	Partenariato economico sociale e ambientale  Pari opportunità e non discriminazione  Sviluppo sostenibile	Migliorare la qualità dell'atmosfera anche promuovendo la sostenibilità energetica	Asse 1: Atmosfera ed energia da fonte rinnovabile	Promuovere l'efficienza energetica	Linea di intervento 1.1: Riduzione dei consumi energetici e efficientamento degli edifici pubblici	<b>Qualità dell'atmosfera (riduzione del PM10)</b>			
				Favorire interventi per ridurre le emissioni di sostanze inquinanti derivanti dal traffico veicolare	Linea di intervento 1.2: Favorire la mobilità collettiva con priorità alla propulsione ecocompatibile				
		Prevenire e gestire i rischi naturali	Asse 2: Difesa del suolo	Prevenire il dissesto idrogeologico	Linea di intervento 2.1: Prevenzione e mantenimento della risorsa idrica, riduzione del rischio idrogeologico e difesa degli insediamenti	Linea di intervento 2.2: Interventi di contrasto all'erosione costiera e di ripristino ambientale			
				Difendere i litorali					
		Valorizzare e tutelare il patrimonio culturale e naturale	Asse 3: Beni culturali e naturali	Conservare, recuperare, promuovere e mettere in rete il patrimonio culturale	Linea di intervento 3.1: Interventi di conservazione, fruizione dei beni culturali, messa in rete e promozione di attività ed eventi culturali	Linea di intervento 3.2: Valorizzazione e tutela del patrimonio naturale e della rete ecologica regionale			
				Tutelare gli ecosistemi per favorirne un uso ecosostenibile ed ecocompatibile					
			Migliorare l'accessibilità	Asse 4: Mobilità sostenibile	Potenziare il trasporto di persone e merci su rotaia	Linea di intervento 4.1: Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR)	<b>Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale</b>		
					Migliorare l'accessibilità ai territori montani in modo sostenibile	Linea di intervento 4.2: Impianti a fune			
					Sostenere i sistemi di trasporto collettivi a basso impatto ambientale	Linea di intervento 4.3: Altri sistemi di trasporto collettivo a basso impatto ambientale	<b>Piste ciclabili</b>		
					Migliorare la mobilità nelle aree urbane	Linea di intervento 4.4: Piste ciclabili			
					Riquilibrare il territorio promuovendo processi di sviluppo e aggregazione locale	Asse 5: Sviluppo locale	Sostenere la creazione di punti di eccellenza per l'attrattività del territorio	Linea di intervento 5.1: Attività di servizi sovra-comunali e recupero di siti produttivi ed artigianali di pregio architettonico	<b>Sostegno alle iniziative di sviluppo locale</b>
							Migliorare l'offerta turistico culturale del territorio in un'ottica di sostenibilità	Linea di intervento 5.2: Progetti integrati di area o di distretto turistici culturali sostenibili	
Migliorare l'attrattività dei centri urbani	Linea di intervento 5.3: Riquilibrare i centri urbani e della loro capacità di servizio								
Migliorare l'efficacia e l'efficienza degli interventi	Asse 6: Assistenza tecnica	Rafforzare la capacità amministrativa	Linea di intervento 6.1: Programmazione, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo	Linea di intervento 6.2: Valutazione, studi e ricerche					
		Migliorare l'efficacia e l'efficienza degli interventi							

## 1.2 - Analisi dell'efficienza attuativa

### 1.2.1 - L'avanzamento finanziario del PAR

Il Programma sconta fortemente l'avvio tardivo delle iniziative e, pertanto, l'avanzamento al 31.12.2013 è molto limitato, tale da non potersi esprimere una effettiva valutazione di efficienza attuativa.

Infatti, il PAR ha attivato, sotto il profilo degli strumenti utilizzati per concretizzare gli interventi, un APQ, il VE20 – Difesa del suolo e della costa<sup>5</sup>, e due SAD inquadriati nell'Asse 6 – Assistenza tecnica, come illustrato sinteticamente nella tabella seguente che ne riporta anche i valori:

Tabella 4: Avanzamento del Programma per strumenti, alla data di monitoraggio del 31/12/2013

Avanzamento del Programma – Strumenti	Numero	Valore Totale	di cui FAS
SAD avviati	2	€ 1.415.648,15	€ 1.415.648,15
APQ stipulati	1	€ 39.431.036,54	€ 19.000.000,00
<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>€ 40.846.684,69</b>	<b>€ 20.415.648,15</b>

Fonte: RAE 2014

Complessivamente gli strumenti attivati alla data del 31 dicembre 2013 concretizzano 68 interventi che assorbono risorse per un valore di circa 41 milioni di euro, ovvero la quota di risorse trasferita dal Mise con nota del settembre 2013, pari all'8% della dotazione del Programma<sup>6</sup>. La tabella seguente mostra il dettaglio dell'avanzamento sotto il profilo dei progetti; si evidenzia che dei 68 progetti, quelli riguardanti la realizzazione di opere e lavori sono 65.

Tabella 5: Avanzamento del Programma per progetti, alla data di monitoraggio del 31/12/2013

Avanzamento del Programma – Progetti	Numero	Valore Totale	di cui FAS
Progetti attivi <sup>7</sup>	68	€ 40.846.684,69	€ 20.415.648,15
– di cui attivi per la realizzazione di opere e lavori pubblici	65	€ 39.431.036,54	€ 19.000.000,00
– di cui attivi per l'acquisizione di beni e servizi	3	€ 1.415.648,15	€ 1.415.648,15
– di cui attivi per l'erogazione di finanziamenti e aiuti a imprese e individui	0	€ -	€ -
Progetti chiusi	0	€ -	€ -
<b>Totale</b>	<b>68</b>	<b>€ 40.846.684,69</b>	<b>€ 20.415.648,15</b>

Fonte: RAE 2014

Le 5 priorità intorno alle quali si articola il Programma si legano chiaramente alle priorità del QSN; in particolare, come emerso in sede di valutazione *ex ante*, alla priorità 3 del QSN riferita a “Energia e ambiente: uso sostenibile e efficiente delle risorse per lo sviluppo” si richiamano gli obiettivi dell'Asse 1 e dell'Asse 2 del PAR FSC. Quest'ultimo in particolare fornisce, attraverso gli interventi che saranno realizzati dal FSC, un contributo alla realizzazione dell'obiettivo specifico 3.2.1 del QSN relativo anche al rafforzamento della difesa del suolo e la prevenzione dei rischi naturali. Tale aspetto viene posto in evidenza poiché alla rilevazione del 31 dicembre 2013, la quasi totalità dei progetti attivi e i dati di avanzamento ad essi riferiti sono compresi nell'APQ sulla difesa del suolo che, appunto, è legato alla priorità 3 del QSN.

La tabella seguente mostra in dettaglio, limitatamente allo stato di attuazione del PAR al dicembre 2013, l'avanzamento finanziario articolato in base alle pertinenti priorità di riferimento del QSN. Nella tabella viene riportato anche l'avanzamento dei progetti riferiti ai SAD inquadriati nell'Asse 6 – Assistenza tecnica.

<sup>5</sup> Stipulato il 18 dicembre 2013 con la partecipazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Mise, della Regione del Veneto.

<sup>6</sup> Questa prima *tranche* di contributo è stata trasferita come anticipo ai sensi della Del. CIPE 166/2007. L'ulteriore trasferimento di risorse è subordinato alla certificazione della spesa realizzata, che dovrà raggiungere il 75% della prima quota trasferita (pertanto, circa 30 milioni di euro).

<sup>7</sup> Per “Progetti Attivi” si intendono tutti i progetti costituenti uno strumento in stato diverso da “Chiuso” o “Annullato”.

Tabella 6: Avanzamento finanziario del Programma per priorità QSN, alla data di monitoraggio del 31/12/2013

Priorità	N. Progetti	Totale Finanziamenti	Impegni	Pagamenti
3 - Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo	65	€ 39.431.036,54	€ 17.665.356,83	€ 6.726.240,52
10 - Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali efficaci	3	€ 1.415.648,15	€ 1.415.648,15	€ 37.662,04
<b>Totale</b>	<b>68</b>	<b>€ 40.846.684,69</b>	<b>€ 19.081.004,98</b>	<b>€ 6.763.902,56</b>

Fonte: RAE 2014

Pertanto, come illustrato anche nella tabella successiva, l'avanzamento finanziario del Programma al 2013 si incentra sulla quota di risorse rese disponibili (8% dell'ammontare della dotazione finanziaria complessiva) per la prima fase e determina impegni per circa 19 milioni di euro con una spesa, al 31.12.2013, di quasi 7 milioni di euro.

Tabella 7: Avanzamento finanziario del Programma alla data di monitoraggio del 31/12/2013

PAR del Veneto	Numero Progetti	Finanziamenti	Trasferito	Impegni	Pagamenti
<b>Totale</b>	<b>68</b>	<b>€ 40.846.684,98</b>	<b>€ 41.074.520,00</b>	<b>€ 19.081.004,98</b>	<b>€ 6.763.902,56</b>

Fonte: RAE 2014

Complessivamente e in termini di valore totale delle assegnazioni, a fronte di impegni pari al 46,71% delle risorse messe a disposizione nella prima fase, risultano pagamenti pari al 35,45% degli impegni.

La spesa rappresenta il 16,56% dei finanziamenti. Se ci si limitasse a considerare lo stato di avanzamento dell'unico APQ finora attivato il dato che emerge non si discosta molto da quello complessivo, con una quota di impegni pari al 44,80% delle risorse e di pagamenti corrispondenti al 38,08% nonché spese per un 17,06% della dotazione disponibile.

## 1.2.2 - L'avanzamento procedurale del PAR

L'avanzamento procedurale del PAR è rappresentato sinteticamente nella tabella che segue, che evidenzia l'iter di realizzazione delle opere e che mostra come siano solo 2 i progetti, tra quelli attivi, che non hanno ancora attivato fasi di avvio procedurale. In particolare, dal punto di vista procedurale, il 38,5% (25 su 65) dei progetti di realizzazione di opere pubbliche è in fase di esecuzione lavori (il 34,79% in valore) mentre i progetti giunti alla fase di collaudo sono il 9,23%. Quasi la metà dei progetti (il 49,23%), per un valore del 52,47%, è invece in una delle fasi di progettazione.

Tabella 8: Distribuzione dei progetti per avanzamento procedurale - realizzazione di opere e lavori pubblici

Iter	Fase dell'avanzamento procedurale dei progetti - Operazioni di realizzazione di Opere Pubbliche	Progetti	
		Numero	Valore
Realizzazione di Opere Pubbliche	Studio di fattibilità	0	€ -
	Progettazione preliminare	12	€ 9.300.000,00
	Progettazione definitiva	3	€ 1.400.000,00
	Progettazione esecutiva	17	€ 9.990.000,00
	Esecuzione lavori	25	€ 13.716.342,60
	Collaudo	6	€ 2.724.693,94
	Chiusura intervento	0	€ -
	Funzionalità	0	€ -
Progetti con date non valorizzate e/o con fasi da avviare		2	€ 2.300.000,00
<b>Totale</b>		<b>65</b>	<b>€ 39.431.036,54</b>

Fonte: RAE 2014

## 1.2.3 - L'avanzamento fisico del PAR

Allo data di osservazione del dicembre 2013, le Linee di intervento avviate per la realizzazione del PAR riguardano solo l'Asse 2 – Difesa del suolo e l'Asse 6 – Assistenza tecnica.

La batteria degli indicatori, come modificata su proposta del valutatore e approvata in sede di CdS del novembre 2013, prevede la verifica di variabili di carattere occupazionale e di risultato (legate agli indicatori di risultato). Le tabelle seguenti illustrano il set indicatori ed i relativi valori *target* che occorre quantificare nel corso dell'avanzamento del Programma.

**Tabella 9: Indicatori di realizzazione del PAR**

	Linee di intervento	Indicatori di realizzazione del PAR FSC	UdM	Baseline	Target	Sistema di rilevazione	Periodicità
Asse 1	Linea di intervento 1.1: Riduzione dei consumi energetici e efficientamento degli edifici pubblici	Progetti per il miglioramento dell'efficienza energetica	n.	0	100	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 1.2: Favorire la mobilità collettiva con priorità alla propulsione ecocompatibile	Numero di veicoli acquistati alimentati con carburanti alternativi	n.	0	80	Sistema di monitoraggio	Annuale
Asse 2	Linea di intervento 2.1: Prevenzione e mantenimento della risorsa idrica, riduzione del rischio idrogeologico e difesa degli insediamenti	Progetti volti a contrastare il rischio idrogeologico	n.	0	40	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 2.2: Interventi di contrasto all'erosione costiera e di ripristino ambientale	Progetti volti alla difesa della costa	n.	0	10	Sistema di monitoraggio	Annuale
Asse 3	Linea di intervento 3.1: Interventi di conservazione, fruizione dei beni culturali, messa in rete e promozione di attività ed eventi culturali	Progetti per la valorizzazione del patrimonio culturale	n.	0	50	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 3.2: Valorizzazione e tutela del patrimonio naturale e della rete ecologica regionale	Progetti per la valorizzazione del patrimonio naturale	n.	0	20	Sistema di monitoraggio	Annuale
Asse 4	Linea di intervento 4.1: Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR)	Progetti collegati al Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale	n.	0	10	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 4.2: Impianti a fune	Interventi su impianti a fune	n.	0	10	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 4.3: Altri sistemi di trasporto collettivo a basso impatto ambientale	Progetti per la promozione della mobilità sostenibile	n.	0	10	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 4.4: Piste ciclabili	Interventi su piste ciclabili	n.	0	15	Sistema di monitoraggio	Annuale
Asse 5	Linea di intervento 5.1: Attività di servizi sovra-comunali e recupero di siti produttivi ed artigianali di pregio architettonico	Progetti per la concentrazione dei servizi e per il potenziamento delle infrastrutture per grandi eventi	n.	0	5	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 5.2: Progetti integrati di area o di distretto turistici culturali sostenibili	Progetti per la riqualificazione e la diversificazione turistica	n.	0	15	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 5.3: Riqualificazione dei centri urbani e della loro capacità di servizio	Progetti per la riqualificazione dei centri urbani	n.	0	15	Sistema di monitoraggio	Annuale
Asse 6	Linea di intervento 6.1: Programmazione, gestione, attuazione, monitoraggio e controllo	Progetti volti a migliorare le attività di assistenza tecnica	n.	0	20	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Linea di intervento 6.2: Valutazione, studi e ricerche	Studi e ricerche, anche di carattere valutativo	n.	0	5	Sistema di monitoraggio	Annuale

Fonte: Disegno di valutazione

**Tabella 10: Indicatori di risultato del PAR**

	Indicatori di risultato del PAR FSC	UdM	Baseline	Target	Sistema di rilevazione	Periodicità
Asse 1	Riduzione dei consumi finali di energia elettrica	GWh	36.000	34.400	GSE e Istat	Annuale
	Riduzione delle concentrazioni medie annuali dell'inquinante atmosferico benzene	µg/m3	1,60	1,50	Arpav	Annuale
Asse 2	Superficie costiera interessata da interventi di difesa del litorale	%	0	5%	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Popolazione beneficiaria di progetti di prevenzione e gestione del rischio naturale (1)	n.	0	50.000	Sistema di monitoraggio e Sistar	Annuale
Asse 3	Istituzioni ed Enti coinvolti dagli interventi per la valorizzazione del patrimonio culturale	n.	0	50	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Nuovi servizi culturali attivati	n.	0	15	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Istituzioni ed Enti coinvolti dagli interventi per la valorizzazione del patrimonio naturale	n.	0	20	Sistema di monitoraggio	Annuale
Asse 4	Servizi accessori al trasporto ferroviario	n.	0	10	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Incremento passeggeri impianti a fune	%	0	+ 25%	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Sistemi tecnologici ed informativi installati	n.	0	50	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Piste ciclabili realizzate e/o mantenute	km	0	300	Sistema di monitoraggio	Annuale
Asse 5	Nuovi servizi attivati nelle aree riqualificate	n.	0	20	Sistema di monitoraggio	Annuale
	Popolazione coinvolta nei progetti di riqualificazione	n.	0	100.000	Sistema di monitoraggio e Sistar	Annuale
Asse 6	Strutture regionali supportate	n.	0	7	Sistema di monitoraggio	Annuale

Fonte: Disegno di valutazione

**Tabella 11: Indicatori di impatto del PAR**

Livello	Indicatori di impatto del PAR FSC	UdM	Baseline (6)	Target	Sistema di rilevazione	Periodicità
Asse 1	Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra (1)	kt CO2 eq./anno	0	200	DPS, Enea	Termine del Programma
	Variazione delle concentrazioni medie annuali di PM10 (2)	µg/m3	37 (2011)	35	Arpav	Termine del Programma
Asse 2	Riduzione delle superfici sottoposte ad erosione	%	2,4% (2011)	2,3%	Arpav	Termine del Programma
	Diminuzione delle aree ad alta criticità idrogeologica	%	7,7% (2011)	7,5%	DPS, Istat	Termine del Programma
Asse 3	Incremento della spesa per ricreazione e cultura delle famiglie (3)	%	7,60% (2011)	8,0%	Istat	Termine del Programma
	Aumento della domanda culturale nei circuiti museali	%	0,1% (2010)	0,50%	DPS, Istat	Termine del Programma
Asse 4	Incremento nell'utilizzo di mezzi pubblici di trasporto (4)	%	14,24% (2011)	16,5%	Istat	Termine del Programma
	Capacità di attrazione dei consumi turistici (5)	n.	12,34 (2010)	12,80	Istat	Termine del Programma
Asse 5	Incremento degli arrivi per turismo nei Comuni oggetto di intervento	%	n.d.	2,00%	Istat	Termine del Programma
	Incremento delle attività imprenditoriali nei Comuni oggetto di intervento	%	n.d.	1,00%	Istat, Asia	Termine del Programma

Fonte: Disegno di valutazione

La quantificazione degli indicatori di realizzazione fisica, per la porzione di interventi attivati e alla *tranche* di risorse rese disponibili, è illustrata nella tabella seguente:

**Tabella 12: Indicatori di realizzazione fisica**

Indicatori di realizzazione fisica	Valore target <sup>8</sup>	Valore al 31/12/2013
Estensione dell'intervento in lunghezza (Km)	897,06	4,27
Estensione dell'intervento in lunghezza (m)	15.460,00	4.937,00
Superficie oggetto di intervento (mq)	123.297,50	78.515,00

Fonte: RAE 2014

Allo stato attuale il dato si riferisce chiaramente alla *tranche* di risorse della prima fase di attuazione che, pertanto, non consente una reale valutazione di efficacia del Programma a causa dell'esiguità di attuazione finora registrata. Rispetto al riferimento al QSN si riporta l'aggiornamento che gli interventi finora attivati dal PAR determinano rispetto ai pertinenti indicatori di risultato (*cf*: tabella seguente nella quale è esplicitato anche il valore degli interventi).

**Tabella 13: Indicatori di risultato QSN**

Indicatori di risultato QSN	Progetti	
	Numero	Valore
Aree ad alta criticità idrogeologica con beni esposti (%)	65	€ 39.431.036,54
Nessun indicatore	3	€ 1.415.648,15
<b>Totale</b>	<b>68</b>	<b>€ 40.846.684,69</b>

Fonte: RAE 2014

<sup>8</sup> Per valore *target* in questo caso si intende il valore attuale dell'indicatore. Nel caso in cui non sia valorizzato o sia parti a zero, si considera il valore iniziale.

## Cap. 2 - L'attualità del Programma e le traiettorie di sviluppo regionale

Lo scenario economico è ancora caratterizzato dalla perdurante crisi economica, rispetto alla quale si avvertono comunque alcuni segnali di ripresa che però si apprezzano in una chiave di lettura tendenziale e attengono soprattutto al primo trimestre dell'anno in corso.

In Italia, il 2013 invece si è chiuso con una diminuzione del PIL dell'1,9% quindi in miglioramento rispetto al -2,4% segnato nel 2012<sup>9</sup> ma che attesta anche una caduta di 9 punti percentuali se osservato nella sua evoluzione storica dal 2007. Sul lato della domanda si rileva al 2013 un calo del 2,7% pressoché in linea con quello della spesa per consumi finali delle famiglie (-2,6%)<sup>10</sup>. Gli investimenti fissi lordi scendono del 4,7% (il dato al 2012 era del -8%). Le esportazioni nel 2013 crescono invece dello 0,1% (quindi meno di quanto registrato nell'anno precedente, +2,1%) mentre le importazioni scendono del 2,8%. La variazione del valore aggiunto continua a essere in negativo (-1,6%) anche se in miglioramento rispetto al -2,2% dell'anno precedente. Ancora l'imprenditoria italiana nel 2013 ha registrato una contrazione del numero delle imprese attive dell'1%. In un simile quadro non potevano che registrarsi diminuzioni nei redditi da lavoro (-0,5) e un aumento del tasso di disoccupazione giunto ormai a superare il 12% (12,19%) con un tasso di occupazione inferiore al 60% (59,8%).

In Veneto il quadro economico segue quello nazionale con alcune importanti differenze legate alle caratteristiche socioeconomiche e strutturali della regione. Quindi in termini di PIL si osserva un recupero rispetto al 2012 con un calo dell'1,6% (il 2012 si era infatti chiuso a -2,7%) e lo stesso può dirsi per le quote di investimenti (-5,2%) e consumi (-2,3%) che nonostante un visibile recupero permangono in territorio negativo. Si conferma il buon andamento delle esportazioni, in crescita del 2,8%, con una diminuzione delle importazioni dello 0,8%.

Tabella 14: Variabili macroeconomiche: confronto Italia-Veneto anni 2011-2013

	2011 (v.%)		2012 (v.%)		2013 (v.%)	
	Italia	Veneto	Italia	Veneto	Italia	Veneto
Prodotto interno lordo	0,4	1,3	-2,4	-2,7	-1,9	-1,6
Spesa per consumi finali delle famiglie	-0,3	-0,2	-4,0	-3,8	-2,6	-2,3
Investimenti fissi lordi	-2,2	-3,2	-8,0	-7,9	-4,7	-5,2
Importazioni	9,3	6,3	-5,3	-7,7	-5,5	-0,8
Esportazioni	11,4	10,3	3,8	1,7	-0,1	2,8

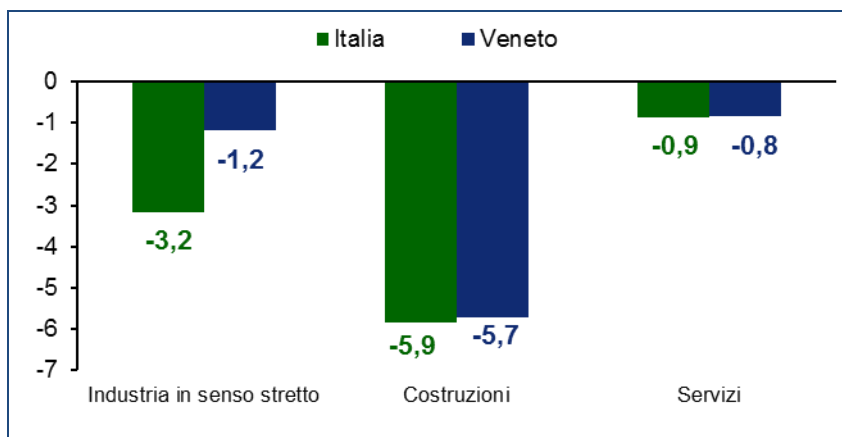
Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014 (dai su valori concatenati con anno di riferimento 2005)

<sup>9</sup> Fonte: Banca d'Italia – Bollettino economico n. 86 del giugno 2014.

<sup>10</sup> Fonte: Banca d'Italia – Bollettino economico n. 86 del giugno 2014.

Il valore aggiunto regionale è piuttosto stabile, anche se in diminuzione, per quanto riguarda il terziario (-0,8%) mentre evidenzia le difficoltà della fase economica per l'industria (-1,2%) e la crisi del settore delle costruzioni (-5,7%) come si evince dal grafico seguente che riporta anche il confronto con il dato nazionale.

Grafico 1: Valore aggiunto: variazione per settore 2012/2013. Confronto Veneto-Italia

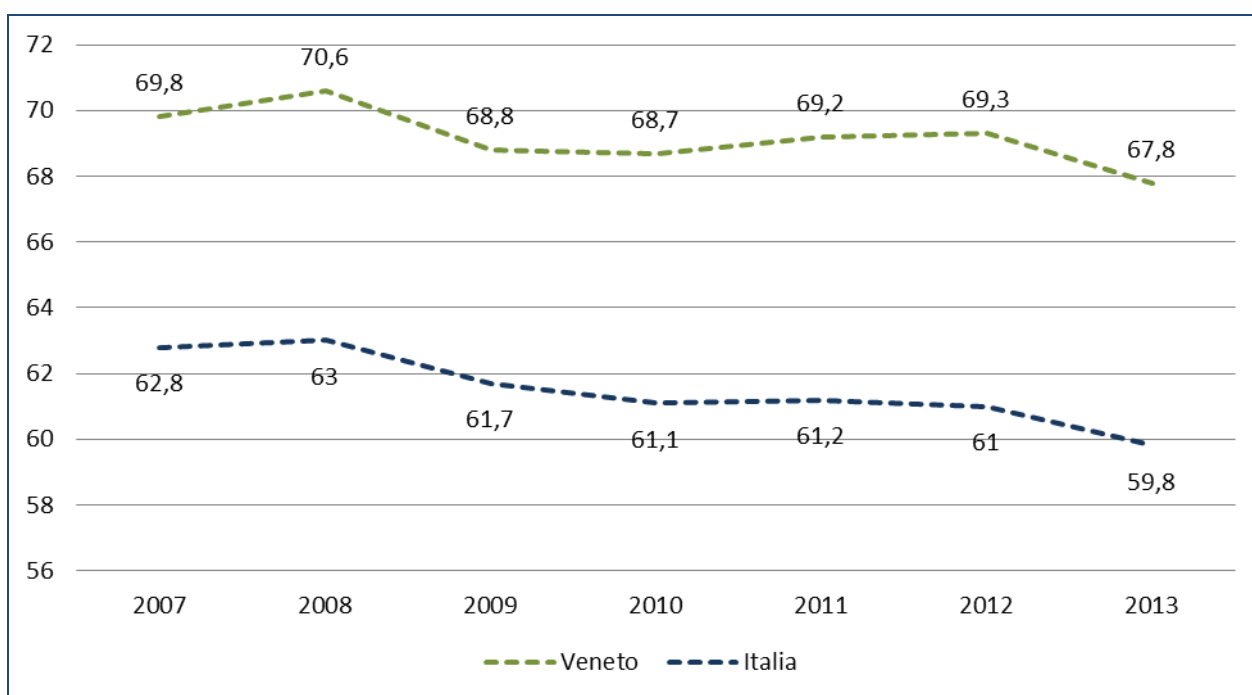


Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014

Il mercato del lavoro in Veneto ovviamente risente degli effetti della crisi e tale fenomeno si rinviene anche nella dinamica dei tassi di occupazione e disoccupazione.

L'occupazione nell'ultimo anno ha seguito il trend nazionale e si è ridotta fino a fissare il relativo tasso al valore di circa il 68%, sicuramente più elevato del dato nazionale ma che desta preoccupazione proprio per la velocità di caduta rilevata nel 2013.

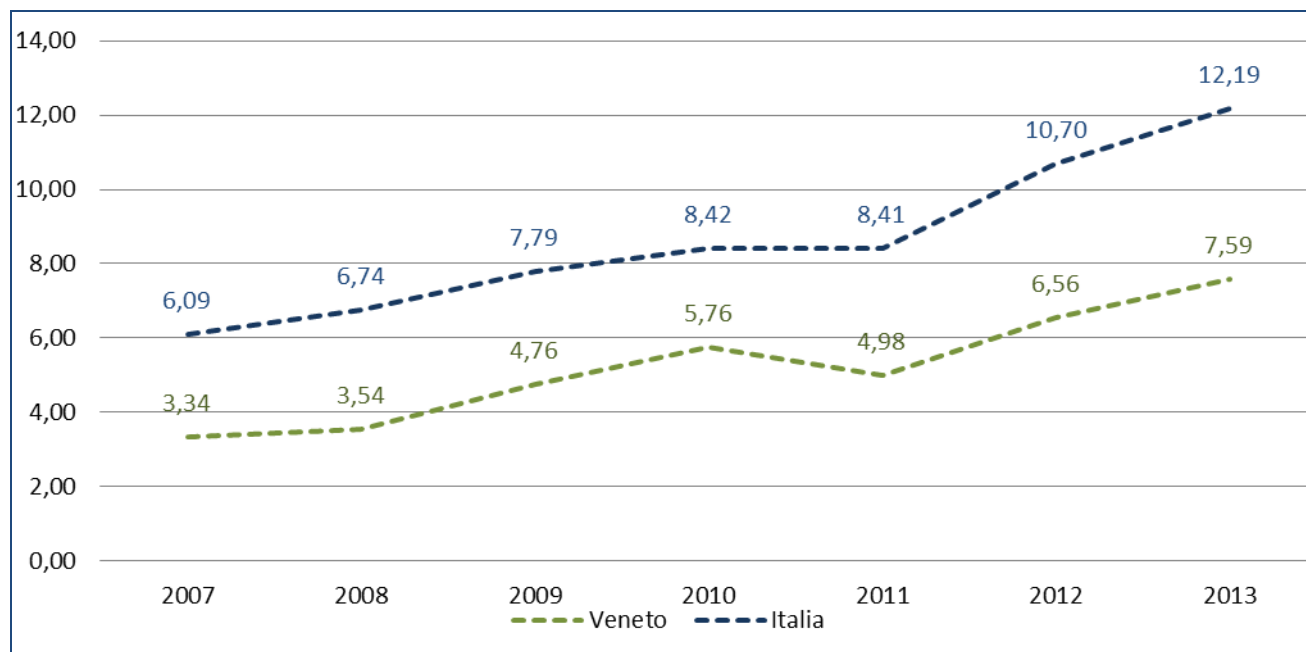
Grafico 2: Tasso di occupazione; confronto Veneto-Italia (2007-2013)



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati Eurostat e Istat 2014

Le persone in cerca di occupazione in Veneto (7,59%) sono cresciute nel corso del 2013 di un ulteriore punto percentuale (1,03%) rispetto all'anno precedente, meno della crescita registrata a livello nazionale ma attestandosi ormai a più del doppio del valore che tale variabile registrava per la regione nel 2007.

**Grafico 3: Persone in cerca di occupazione; confronto Veneto-Italia (2007-2013)**



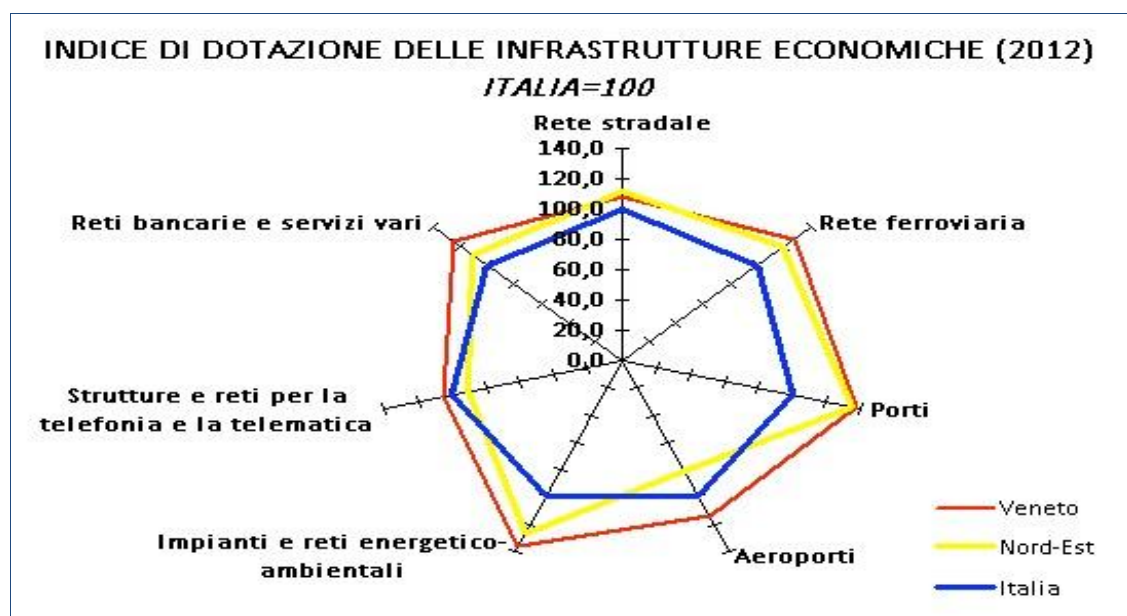
Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati Eurostat e Istat 2014

L'esigenza di riposizionamento del sistema economico e produttivo, che è uno degli obiettivi sottesi alla strategia del FSC 2007-2013, trova una corrispondenza con la capacità del sistema di innovare produzioni e servizi nella direzione delle sfide che la competizione globale impone. In questo senso le iniziative che il PAR FSC intende attivare sono quanto mai opportune e urgenti, non solo per fornire consistenza all'attuazione del Programma ma anche e soprattutto, ormai, per agganciare il piano delle strategie di sviluppo che guardano a Europa 2020 e ai *driver* della nuova politica regionale.

Anche in questa prospettiva emerge l'importanza dell'innovazione, tema rispetto al quale le politiche regionali si propongono di assicurare stimolo e sostegno sia con interventi mirati direttamente ai settori privato e pubblico sia attraverso iniziative tese a rafforzare le reti e le infrastrutture che ne possano favorire lo sviluppo.

Con riferimento alla dotazione infrastrutturale, il Veneto si colloca in quarta posizione in Italia (il relativo indice generale di dotazione delle infrastrutture economiche al 2012 è pari a 116,7 per il Veneto, evidenziando un generale progresso a confronto con il 2001, anno in cui risultava pari a 112,49) e al di sopra della media nazionale. La dotazione di infrastrutture portuali è cresciuta molto rispetto al 2001 e il relativo indicatore assume un valore di 138,1 (119,5 nel 2001) anch'esso sopra la media nazionale. Nella figura seguente si riporta quanto elaborato dall'Istituto Tagliacarne per illustrare sinteticamente i numeri indice di dotazione infrastrutturale per il Veneto (a confronto con la macro area del Nord-Est e con l'Italia il cui dato è fatto pari a 100).

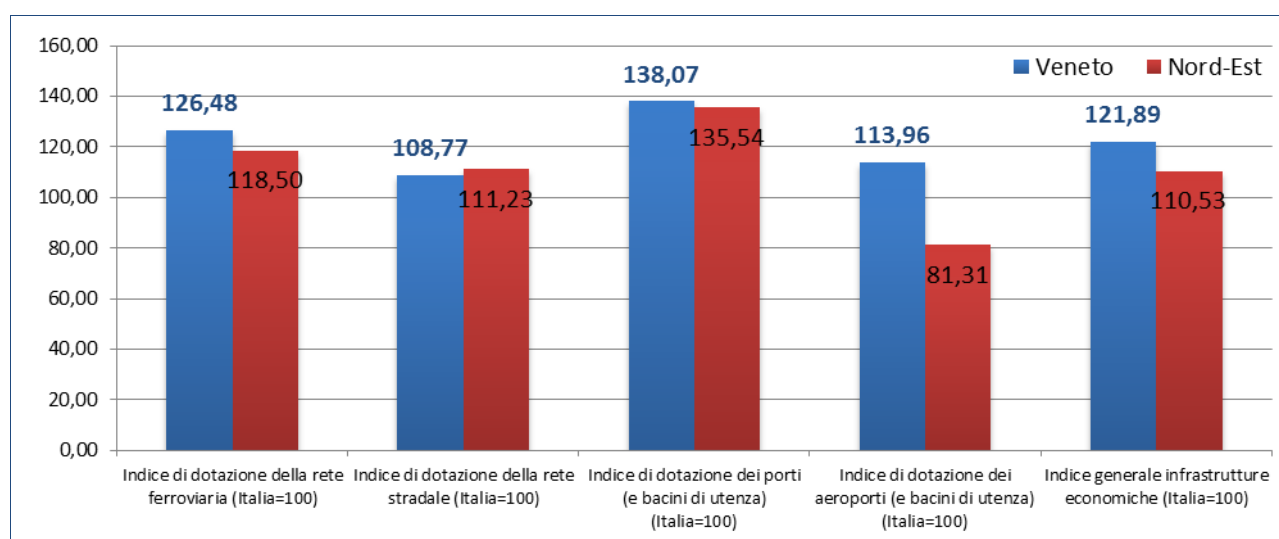
Figura 1: Numeri indice di dotazione infrastrutturale (Veneto-Nord Est-Italia) al 2012



Fonte: Istituto Tagliacarne - Atlante della competitività delle province e delle regioni (dicembre 2013)

Di conseguenza, esaminando il territorio rispetto alla dotazione delle reti a confronto con i valori attribuiti al Nord-Est e al dato nazionale, il Veneto si caratterizza per la significatività delle proprie dotazioni infrastrutturali che risultano più sviluppate, in termini di valore dell'indice generale delle infrastrutture economiche, a confronto anche con la stessa macro-area di appartenenza; in particolare, le dotazioni ferroviarie, aeroportuali e portuali sono quelle che si posizionano meglio rispetto all'indice in questione.

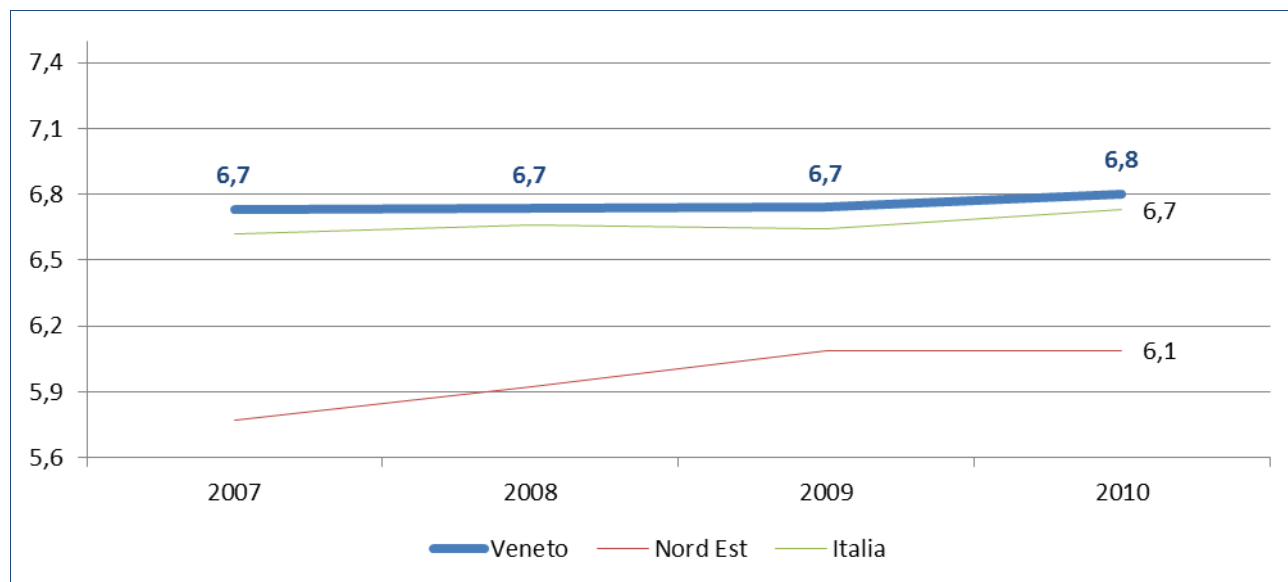
Grafico 4: Confronto tra indici di dotazione reti ferroviaria, autostradale, porti e aeroporti (Veneto, Nord-Est e Italia) al 2012



Fonte: elaborazione del valutatore su dati Istituto Tagliacarne - Atlante della competitività delle province e delle regioni (dic. 2013)

Quanto osservato sopra si conferma anche con riferimento all'indicatore che rileva la lunghezza della rete ferroviaria rapportandone ciascun chilometro alla superficie territoriale. Il grafico ne mostra anche l'evoluzione nel corso del periodo 2007-2010. Il Veneto presenta una estensione in linea con il dato nazionale e superiore al dato complessivo del Nord-Est.

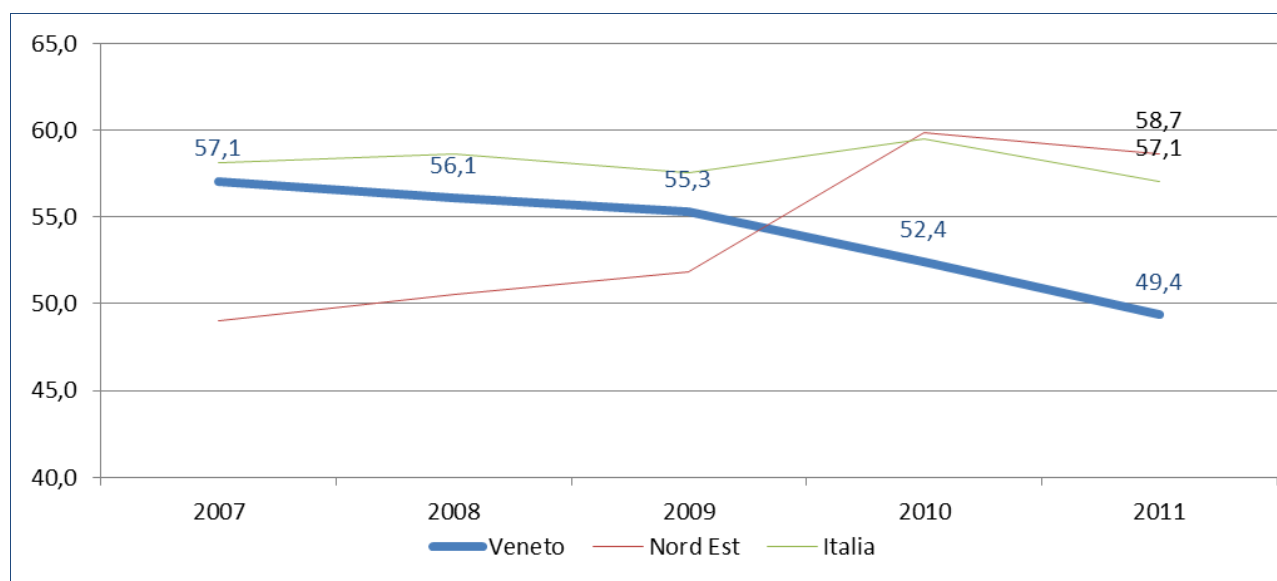
**Grafico 5: Rete ferroviaria di Ferrovie dello Stato, Concessioni e Gestioni commissariali sulla superficie regionale (Km per 100 Kmq) - Veneto, Nord-Est e Italia**



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Banche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

In relazione allo sviluppo delle reti stradale e autostradale, si osserva (grafico seguente) che la lunghezza della rete stradale in rapporto alla superficie regionale ha subito nel corso degli anni dal 2007 al 2011, una relativa contrazione che si è accentuata soprattutto a partire dal 2009 e che andrebbe letta tenendo in considerazione anche il dato sulla rete autostradale e, pertanto, le scelte strategiche di fondo dello sviluppo regionale.

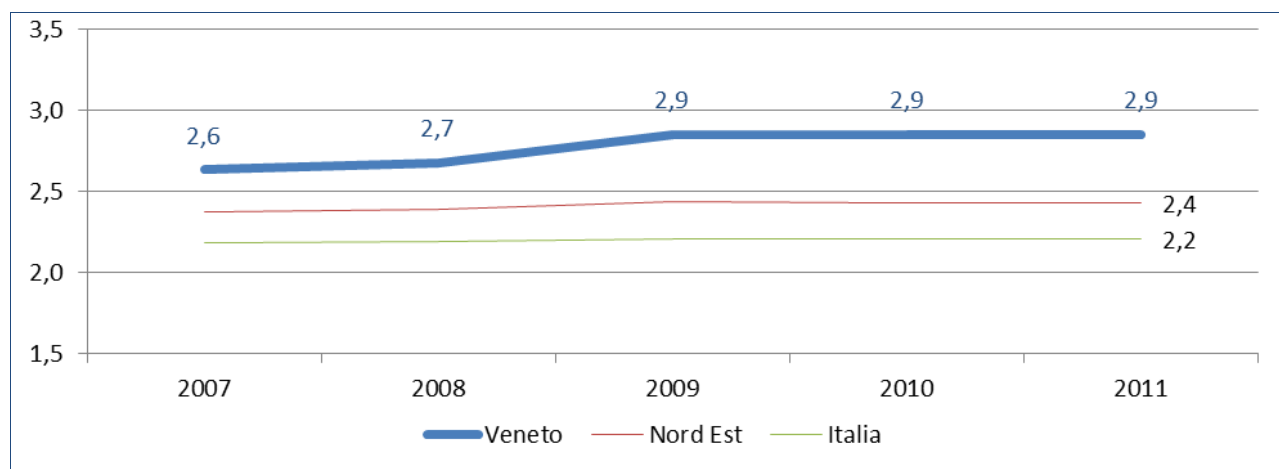
**Grafico 6: Lunghezza della rete stradale: strade provinciali, regionali e di interesse nazionale sulla superficie regionale (Km per 100 Kmq) - Veneto, Nord-Est e Italia**



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Banche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

Infatti, lo sviluppo della rete autostradale in Veneto evidenzia un *trend* che si accentua nel triennio 2007-2009. Il valore dell'indicatore presenta un dato di partenza, nel periodo considerato, maggiore a quello delle aree qui chiamate al confronto e si mantiene sempre a livelli superiori.

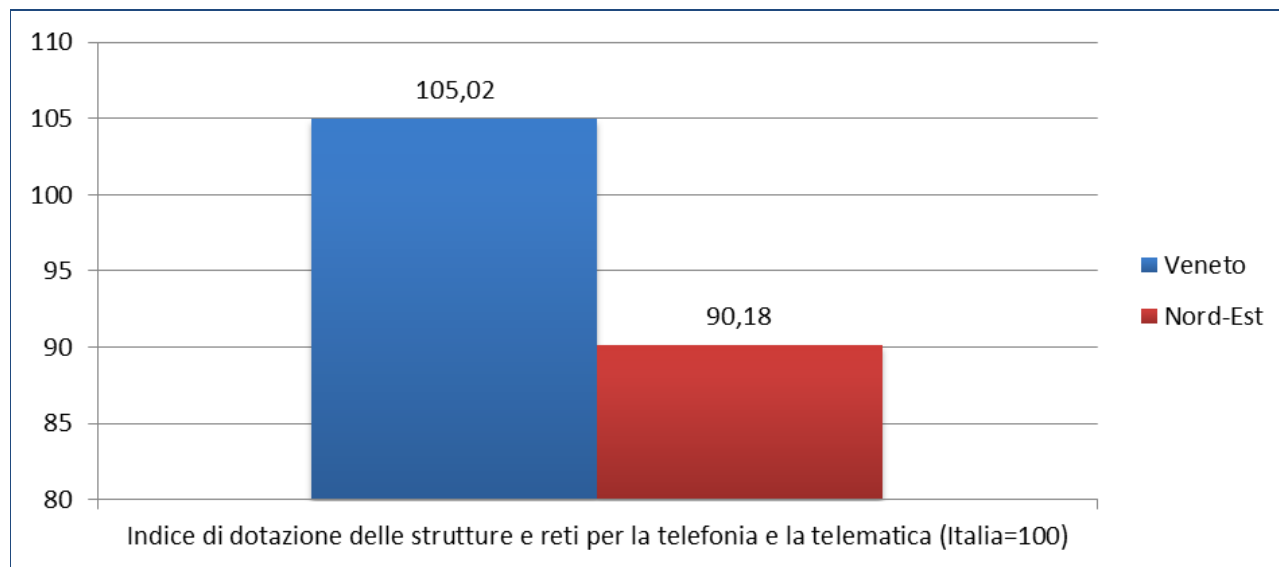
**Grafico 7: Lunghezza della rete autostradale: rete autostradale sulla superficie regionale (Km per 100 Km<sup>2</sup>) - Veneto, Nord-Est e Italia**



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Banche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

Continuando a indagare sulle reti, anche sotto il profilo delle infrastrutture per la telefonia e la telematica il contesto regionale veneto si presenta maggiormente attrezzato per le sfide dell'Agenda Digitale e di Europa 2020, soprattutto rispetto all'aggregato del Nord-Est.

**Grafico 8: Indice di dotazione delle strutture e reti per la telefonia e la telematica (Veneto, Nord-Est e Italia) al 2012**

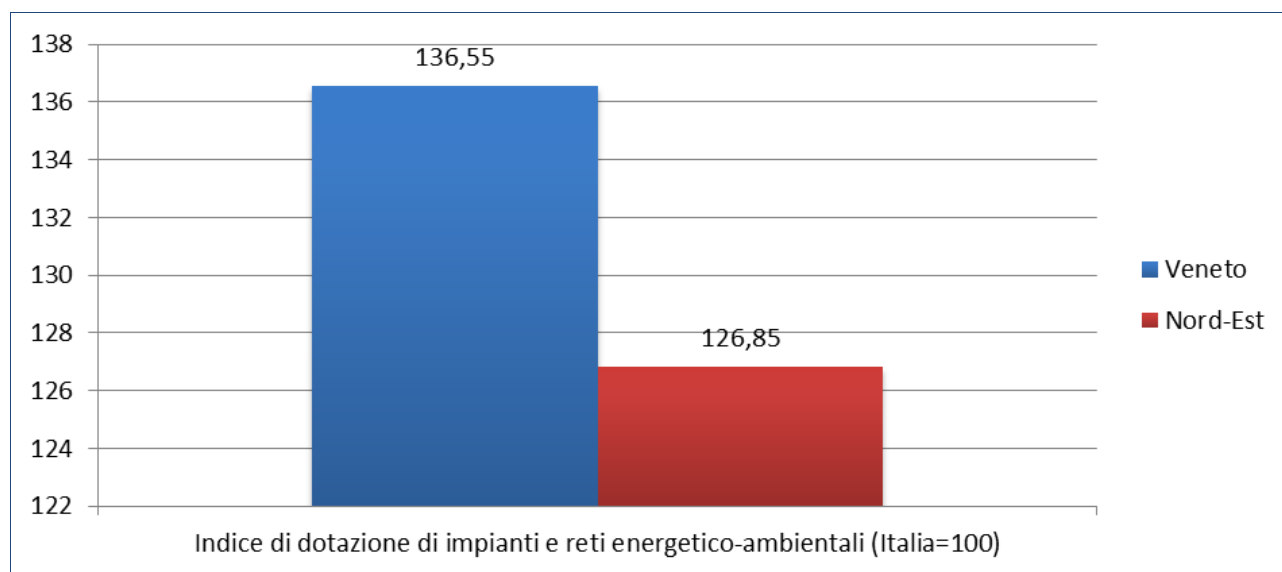


Fonte: elaborazione del valutatore su dati Istituto Tagliacarne - Atlante della competitività delle provincie e delle regioni (dic. 2013)

La dotazione di impianti e reti energetico ambientali è un fattore strategico per la competitività regionale e l'adozione di *policy* e investimenti specifici in campo energetico, dato anche il peso di tali dotazioni rispetto alle aree qui poste a confronto (Nord-Est e Italia), deve essere improntata alla sostenibilità dello sviluppo.

Il Veneto conta su una dotazione di impianti di rilievo, se rapportata alle aree di confronto, e proprio l'implementazione delle reti rappresenta un importante elemento dello sviluppo regionale.

Gráfico 9: Indice di dotazione impianti e reti energetico-ambientali (Veneto, Nord-Est e Italia) al 2012



Fonte: elaborazione del valutatore su dati Istituto Tagliacarne - Atlante della competitività delle provincie e delle regioni (dic.2013)

In particolare, la diversificazione delle fonti di produzione di energia e la riduzione dei consumi energetici sono fattori chiave per lo sviluppo equilibrato e sostenibile dell'economia regionale, e in tale prospettiva sono esplicitamente previsti dal PAR FSC nel primo Asse prioritario. L'Asse 1 è finalizzato a mettere in campo interventi per migliorare la qualità dell'atmosfera, anche promuovendo la sostenibilità energetica.

Proprio la riduzione di sostanze inquinanti derivanti da traffico veicolare è un obiettivo esplicitato a livello della Linea di intervento 1.2 che appronta interventi per favorire la mobilità collettiva e l'uso di mezzi a propulsione ecocompatibile<sup>11</sup>.

Nella seguente tabella sono poste a confronto le emissioni di PM10 tra le provincie venete e il dato complessivo regionale dal 2005 al 2007.

Tabella 15: Emissioni di PM<sub>10</sub> (tonnellate/anno e variazione %) nelle provincie (2005-2007)

Annualità	Belluno	Padova	Rovigo	Treviso	Venezia	Verona	Vicenza	Veneto
2005	1.260	1.963	812	2.492	2.598	2.150	2.432	13.707
2007	1.180	1.759	529	2.309	1.994	1.971	2.251	11.992
2007/05	-6,3	-10,4	-34,9	-7,3	-23,3	-8,4	-7,5	-12,5

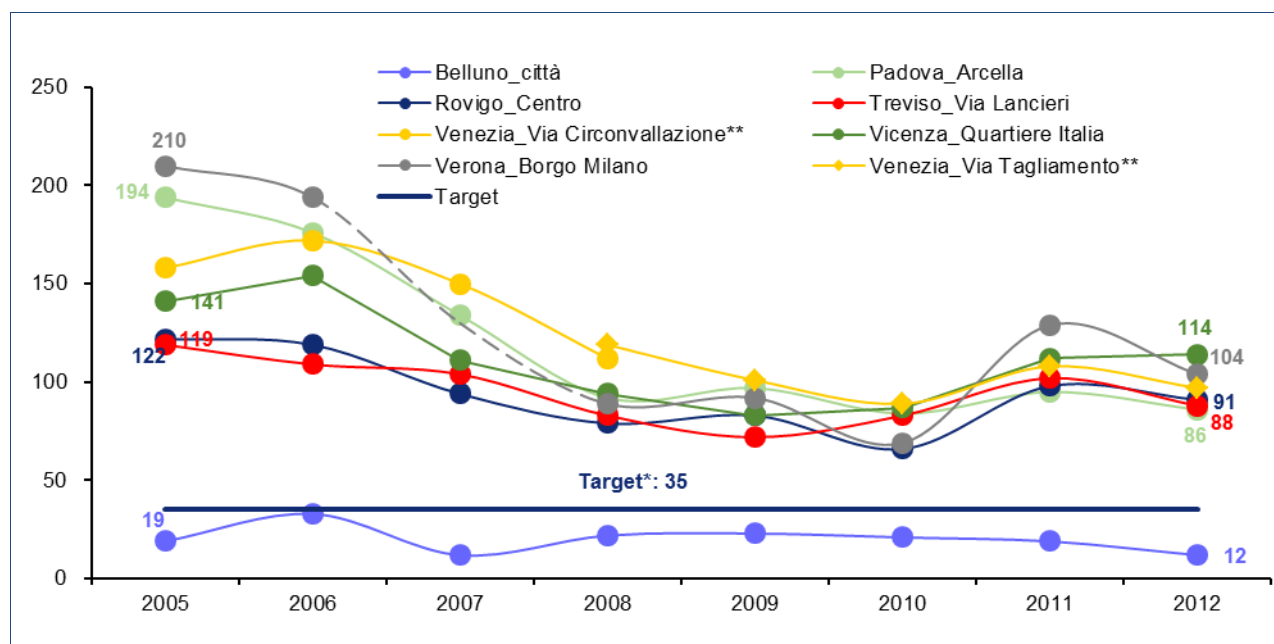
Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014

Nonostante si rilevi una generale riduzione delle polveri sottili, con dati significativi per Rovigo e Venezia, la concentrazione giornaliera del PM<sub>10</sub> rappresenta tuttora una criticità cui occorre fare fronte con iniziative complesse e opportune (senza contare inoltre l'insidia legata al PM<sub>2,5</sub> rispetto al quale il D.lgs. 155/2010 stabilisce che entro il 2015 la sua massima concentrazione media annua non superi i 25 µg/m<sup>3</sup>).

Del resto, una delle Azioni Cardine del Programma riguarda proprio la qualità dell'atmosfera e la riduzione del PM<sub>10</sub>. Il gráfico successivo illustra l'andamento dei superamenti del limite giornaliero di PM<sub>10</sub> in contesti urbani in Veneto<sup>12</sup> nel corso degli anni dl 2005 al 2012.

<sup>11</sup> Per maggiore dettaglio sugli interventi e le previsioni di attuazione degli interventi della Linea 1.2 si veda *infra* questo stesso capitolo del Report quando viene affrontato il tema della mobilità sostenibile.

<sup>12</sup> Il D.lgs. 155/2010 stabilisce che il valore limite di 50 µg/m<sup>3</sup> non deve essere superato oltre 35 volte l'anno.

Grafico 10: Numero di superamenti del valore limite giornaliero di PM<sub>10</sub> in contesto urbano (2005-2012)

Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014

Le fonti rinnovabili non sono ancora pienamente sviluppate e sfruttate, in Veneto come altrove in Italia, e gli interventi del FSC in questa prospettiva sono quanto mai opportuni e bene si legano non solo con le priorità del QSN 2007-2013 ma fornirebbero, una volta realizzati, un prezioso contributo al miglioramento del contesto attuativo sul quale andranno ad incidere anche gli interventi della programmazione 2014-2020, le cui traiettorie beneficerebbero degli effetti che i ritardi di avvio della programmazione regionale FSC non ha potuto ancora esplicare.

Il PAR prevede la realizzazione di interventi di efficientamento energetico degli edifici e produzione di energia mediante l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili. Nonostante non sia stato ancora attivato al dicembre 2013 alcun progetto, non è trascurabile il fatto che siano comunque stati individuati una serie di interventi in sede di Tavolo di Partenariato che auspicabilmente potrebbero essere avviati nel corso del 2014<sup>13</sup>.

Il Veneto nei prossimi anni si confronterà con una serie di impegni per perseguire gli obiettivi 2020 in materia di quota di energia da fonti rinnovabili sui consumi finali lordi di energia e di quota di energia da fonti rinnovabili nei trasporti. Il D.Lgs. 16 novembre 2011 (c.d. Decreto *Burden Sharing*) ripartisce l'obiettivo energetico del Piano di Azione Nazionale tra le Regioni, definendo la *performance* che ciascuna regione dovrà raggiungere per consentire all'Italia di centrare l'obiettivo di consumare energia da fonti rinnovabili nella misura del 17% sul consumo finale lordo di energia. Per il Veneto, la stima è che al 2020 il consumo di energia (elettrica, termica e per trasporti) sarà pari a Ktep 12.349 e l'energia da fonti rinnovabili dovrà raggiungere il *target* del 10,3% del consumo finale lordo di energia nella Regione.

<sup>13</sup> Si tratta di 19 progetti che assorbirebbero quasi 7 milioni di euro (fonte: RAE 2014).

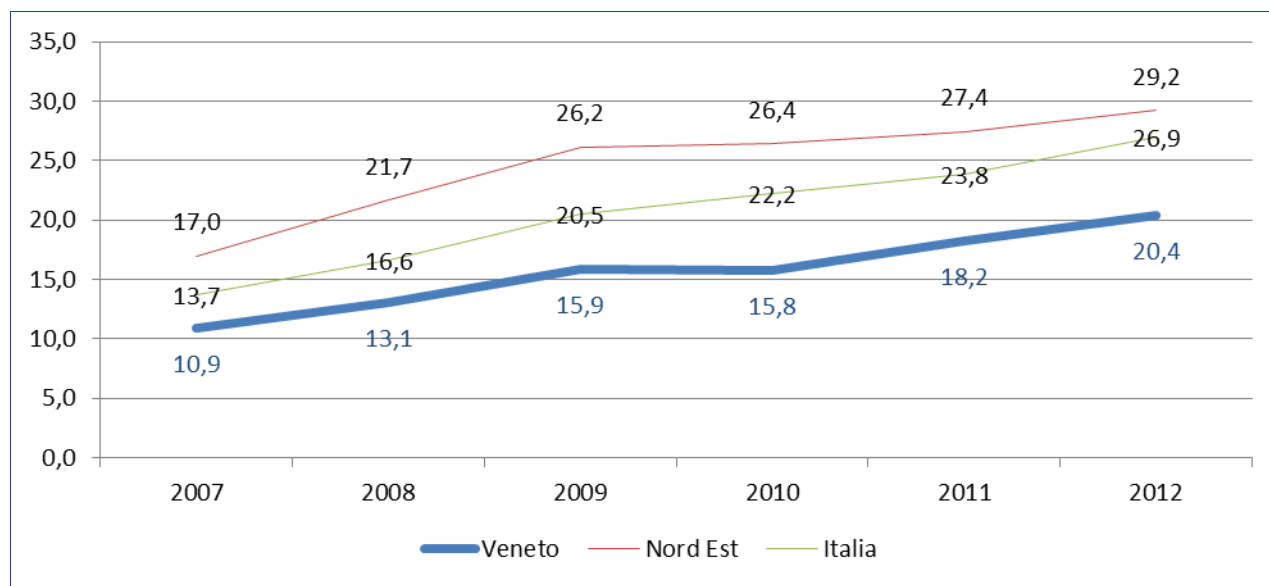
Tabella 16: Decreto Burden Sharing: situazione di partenza e traiettoria degli obiettivi delle regioni italiane al 2020

Regioni e Province autonome	Situazione all'anno iniziale di riferimento	Obiettivo (%)				
		2012	2014	2016	2018	2020
Abruzzo	5,8	10,1	11,7	13,6	15,9	19,1
Basilicata	7,9	16,1	19,6	23,4	27,8	33,1
Calabria	8,7	14,7	17,1	19,7	22,9	27,1
Campania	4,2	8,3	9,8	11,6	13,8	16,7
Emilia Romagna	2,0	4,2	5,1	6,0	7,3	8,9
Friuli Venezia Giulia	5,2	7,6	8,5	9,6	10,9	12,7
Lazio	4,0	6,5	7,4	8,5	9,9	11,9
Liguria	3,4	6,8	8,0	9,5	11,4	14,1
Lombardia	4,9	7,0	7,7	8,5	9,7	11,3
Marche	2,6	6,7	8,3	10,1	12,4	15,4
Molise	10,8	18,7	21,9	25,5	29,7	35,0
Piemonte	9,2	11,1	11,5	12,2	13,4	15,1
Puglia	3,0	6,7	8,3	10,0	11,9	14,2
Sardegna	3,8	8,4	10,4	12,5	14,9	17,8
Sicilia	2,7	7,0	8,8	10,8	13,1	15,9
Trentino Alto Adige - Provincia autonoma di Bolzano	32,4	33,8	33,9	34,3	35,0	36,5
Trentino Alto Adige - Provincia autonoma di Trento	28,6	30,9	31,4	32,1	33,4	35,5
Toscana	6,2	9,6	10,9	12,3	14,1	16,5
Umbria	6,2	8,7	9,5	10,6	11,9	13,7
Valle d'Aosta	51,6	51,8	51,0	50,7	51,0	52,1
Veneto	3,4	5,6	6,5	7,4	8,7	10,3
Italia	5,3	8,2	9,3	10,6	12,2	14,3

Fonte: ENEA – Rapporto annuale sull'efficienza energetica RAEE 2012 (dicembre 2013)

Nel grafico seguente si osserva che in Veneto i consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili rappresentano una porzione inferiore rispetto a quanto si riscontra mediamente per il Nord-Est ma anche rispetto al dato nazionale.

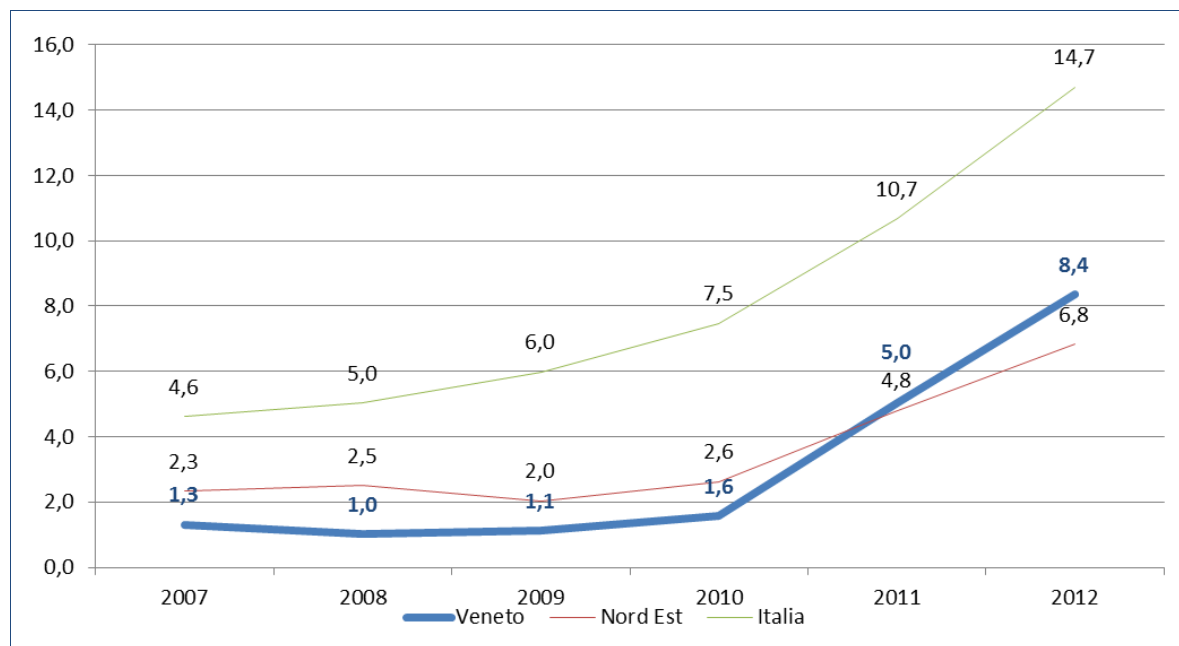
Grafico 11: Consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili in Veneto, Nord-Est e Italia (2007-2012)



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Anche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

È importante tuttavia notare che, se si esclude l'apporto dell'idroelettrico, i consumi afferenti alle rinnovabili in Veneto - pur mantenendosi sotto al dato nazionale - testimoniano un ricorso maggiore a tali fonti di energia rispetto proprio all'aggregato delle regioni del Nord-Est. Inoltre, è ancora interessante rilevare l'accelerazione (maggiore rispetto alle curve di confronto) del trend dei consumi FER del Veneto nei due anni dal 2010 al 2012.

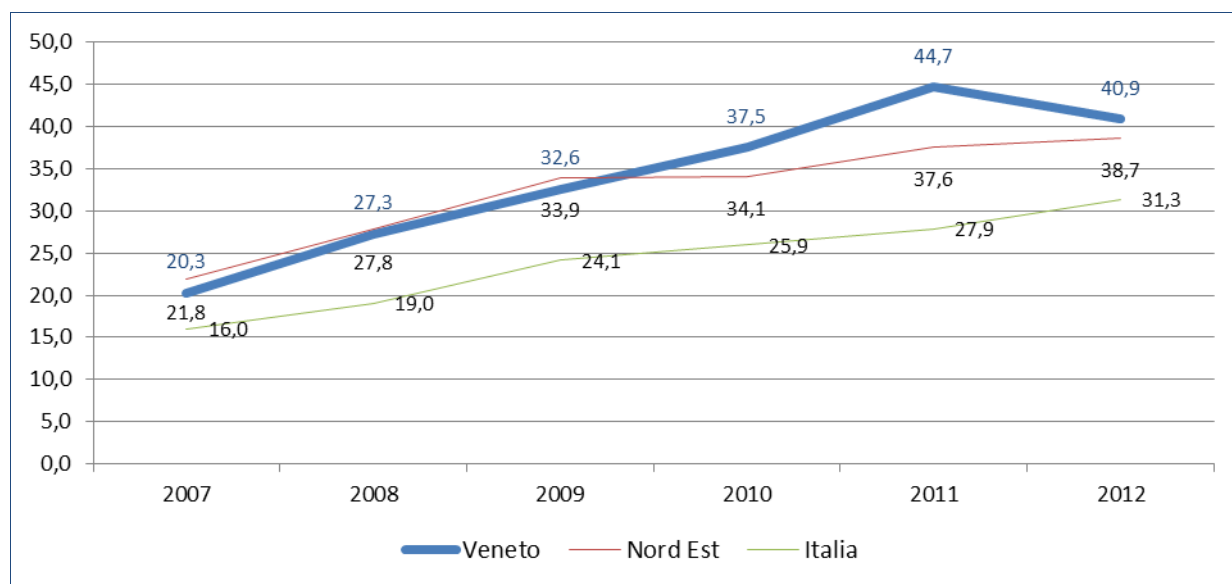
Grafico 12: Consumi di energia elettrica da fonti rinnovabili, escluso idrico, in Veneto, Nord-Est e Italia (2007-2012)



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Banche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

Infine, il grafico seguente illustra sinteticamente, mettendo a confronto il Veneto con gli aggregati di Nord-Est e Italia, l'andamento nel periodo 2007-2012 della produzione di energia da fonti rinnovabili: è da sottolineare il fatto che la produzione da FER in Veneto è al di sopra della quota rilevata per l'area Nord-Est e ben oltre la media nazionale, tuttavia nel 2012 (ultimo dato disponibile) si evidenzia una caduta significativa dell'indicatore, soprattutto perché in controtendenza rispetto alla traiettoria di crescita che risalta per gli aggregati di confronto.

Grafico 13: Energia prodotta da fonti rinnovabili in Veneto, Nord-Est e Italia (2007-2012)



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Banche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

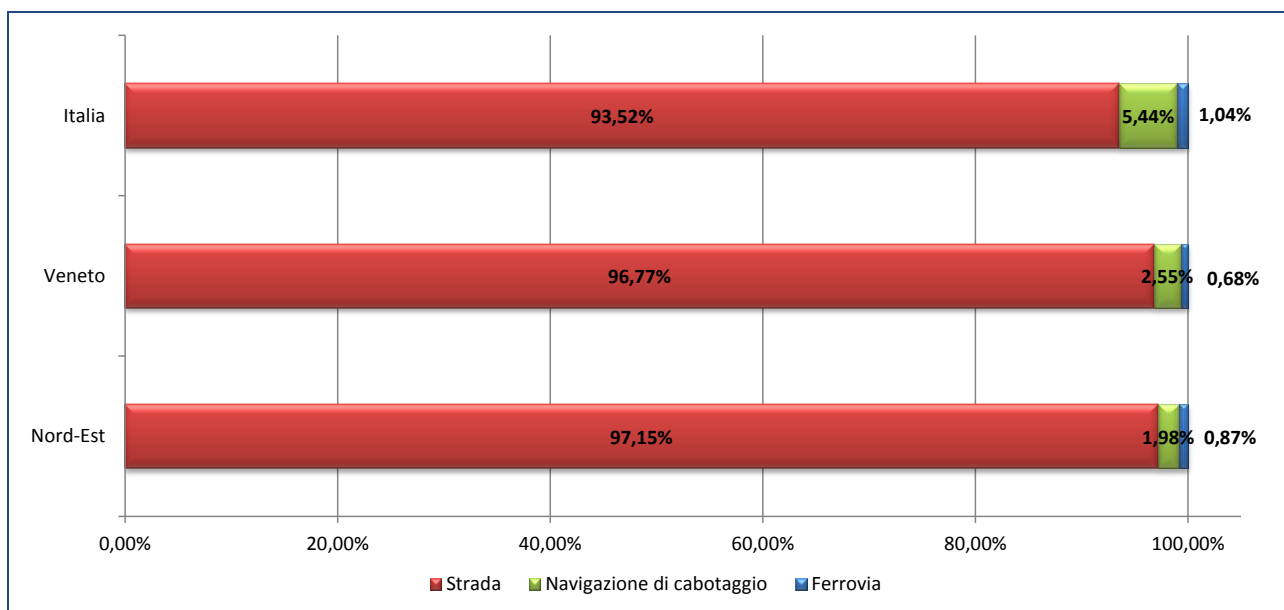
Le questioni dell'accessibilità e della mobilità sono state chiaramente considerate nell'inquadramento strategico del Programma FSC 2007-2013. Gli interventi previsti si orientano infatti alla mobilità collettiva in chiave della loro sostenibilità e ecocompatibilità.

Le elaborazioni che seguono riguardano i transiti di persone e merci in regione, nonché l'utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto e alcuni elementi strutturali che si legano all'intermodalità; anche su questi temi i dati

regionali del Veneto sono messi a confronto con quelli della macro area costituita dal Nord-Est e con il dato complessivo nazionale.

Il grafico successivo illustra la significativa incidenza del trasporto merci su strada che si registra in Veneto e che si accompagnerebbe ad un minore utilizzo – a tali scopi - del sistema ferroviario.

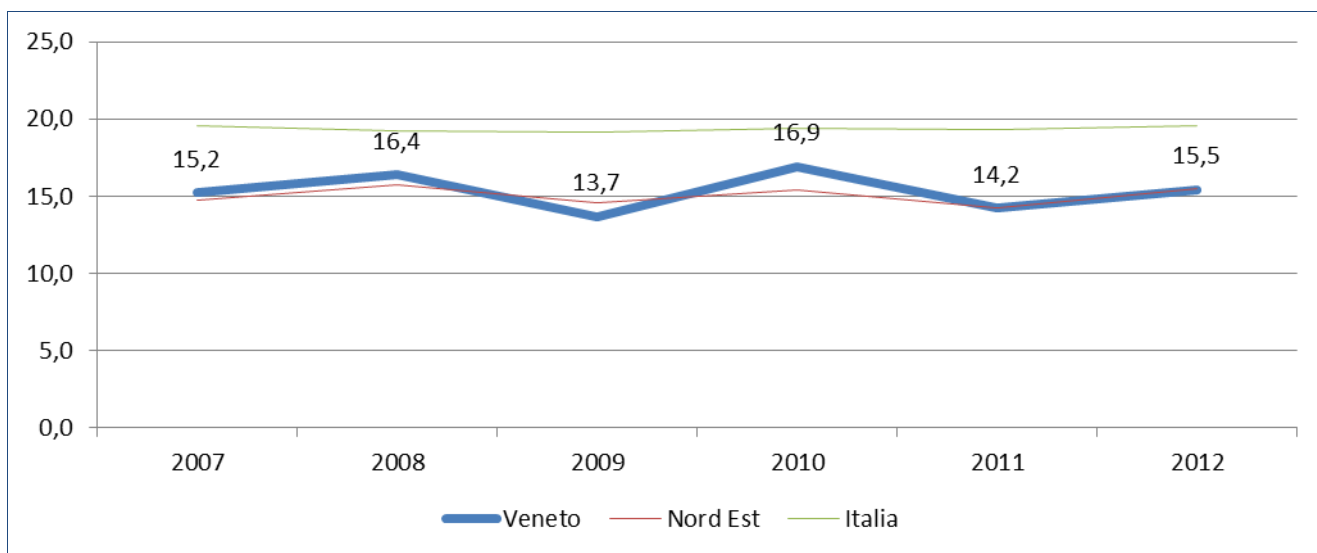
Grafico 14: Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita sul totale delle modalità (2010)



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT

Il trend di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici<sup>14</sup> del Veneto nel corso del periodo 2007-2012 è oscillante ed evidenzia una certa distanza dal dato nazionale. Incrementarne l'utilizzo nella regione rappresenta una sfida strategica rispetto alla quale il PAR contribuisce in maniera importante.

Grafico 15: Utilizzo dei mezzi pubblici di trasporto tra il 2007 e il 2012 – v. %



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Anche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

Proprio in relazione alle diverse esigenze di trasporti e mobilità, il PAR ha approntato interventi con profili che pur inquadrati in precise Linee di intervento e Assi del Programma, trovano importanti e necessari

<sup>14</sup> Sono considerati mezzi pubblici: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere. Sono stati esclusi i pullman e le navette aziendali (fonte: Istat).

raccordi in chiave di priorità QSN e Azioni Cardine. Tali aspetti rendono ancor più cruciale la realizzazione degli interventi previsti, poiché i loro effetti opereranno sui diversi piani e potranno essere sia diretti che indiretti.

Se ci si riferisce, ad esempio, al contributo che l'attuazione procura al perseguimento della priorità 3 QSN relativa all'energia e all'ambiente, sarà molto importante finalizzare l'apporto che saprà fornire la Linea 1.2 orientata "favorire la mobilità collettiva con priorità alla propulsione ecocompatibile"<sup>15</sup>. Infatti, seppure la Linea 1.2 sia coerentemente collocata all'interno dell'Asse 1 "Atmosfera e energia da fonte rinnovabile", gli interventi *ivi* previsti toccano anche il tema dei trasporti e della mobilità agganciandosi, pertanto, a quello ambientale e energetico. Ma il tema dei trasporti e della mobilità è centrale nella priorità 6 QSN che riguarda proprio le "Reti e collegamenti per la mobilità". L'Asse 4 del PAR è dedicato alla "Mobilità sostenibile" con l'obiettivo del miglioramento della "accessibilità" e le quattro Linee di intervento contribuiranno tutte alla priorità del QSN. Inoltre, la Linea 4.1 (dedicata al SFMR) e la Linea 4.4<sup>16</sup> (che riguarda le piste ciclabili) rivestono un'importanza strategica e sono coincidenti con altrettante Azioni Cardine del Programma.

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale rappresenta un intervento chiave per il territorio regionale e, pertanto, anche la dotazione di risorse ad esso riservate dal PAR è di tutto rilievo (100 milioni di euro). Gli interventi riguardano il potenziamento del trasporto su rotaia e la creazione di *hub* di scambio intermodale per mezzi su gomma, pubblici e privati<sup>17</sup>.

Una delle chiavi di intervento delle strategie sulla mobilità sostenibile regionale passa quindi per il rafforzamento dei sistemi di trasporto pubblico locale (TPL) che, come si osserva anche dal grafico seguente che si riferisce alle linee urbane nei capoluoghi di provincia<sup>18</sup>, segna un percorso di ampliamento continuo dal 2007 al 2011 fino quasi a ridurre in modo sostanziale il *gap* con il dato nazionale. E' questo un effetto delle politiche dei trasporti attivate nella regione e rispetto alle quali intervengono e contribuiscono integrandosi vicendevolmente risorse, piani e programmi di sviluppo.

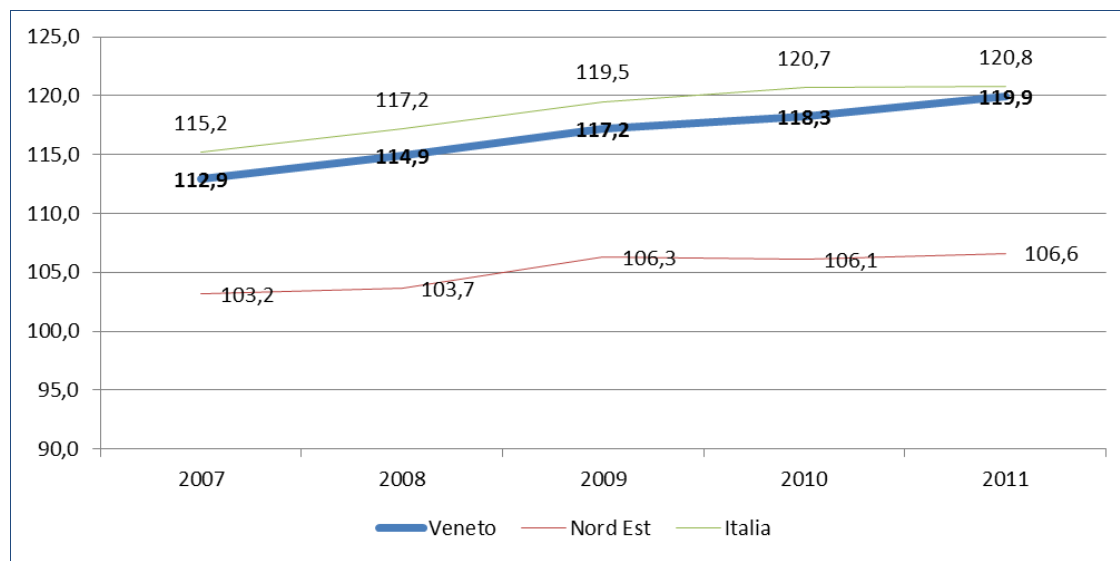
---

<sup>15</sup> Il PAR riserva il 60% delle risorse della Linea 1.2 (che pesa per il 40% della dotazione dell'Asse 1) per interventi finalizzati a rinnovare il parco mezzi dei centri urbani dei comuni capoluogo di provincia. Mentre il 40% delle risorse della Linea 1.2 sono destinate a ridurre il numero di auto circolanti favorendo un utilizzo maggiore del trasporto pubblico. Al dicembre 2013 pur non rilevandosi un avanzamento apprezzabile in termini attuativi, si evidenzia che in sede di Tavolo di Partenariato è stato stabilito il finanziamento (con un contributo a valere sul FSC di 10 milioni di euro) del rinnovo del parco mezzi nei comuni capoluogo di provincia in regime di "regia regionale", ricorrendo nel 2014 a SAD.

<sup>16</sup> Per la Linea 4.4 "piste ciclabili" e la Linea 4.3 (che è riferita a "altri sistemi di trasporto collettivo a basso impatto ambientale") non si rilevano al 2013 iniziative che lascino presumere una possibile attivazione nel corso del 2014. Diversamente, per la Linea 4.2 "Impianti a fune" (dotazione pari a 30 milioni di euro) sono state avviate nel 2013 le procedure per la selezione di progetti per il potenziamento di sistemi di trasporto a fune esistenti; L'istruttoria si è conclusa con l'individuazione di progetti per un corrispettivo a valere sul FSC di circa 24 milioni di euro, che potranno attivare i relativi impegni auspicabilmente nel corso del 2014 a seguito dell'approvazione della notifica per "aiuti di Stato" da parte della Commissione.

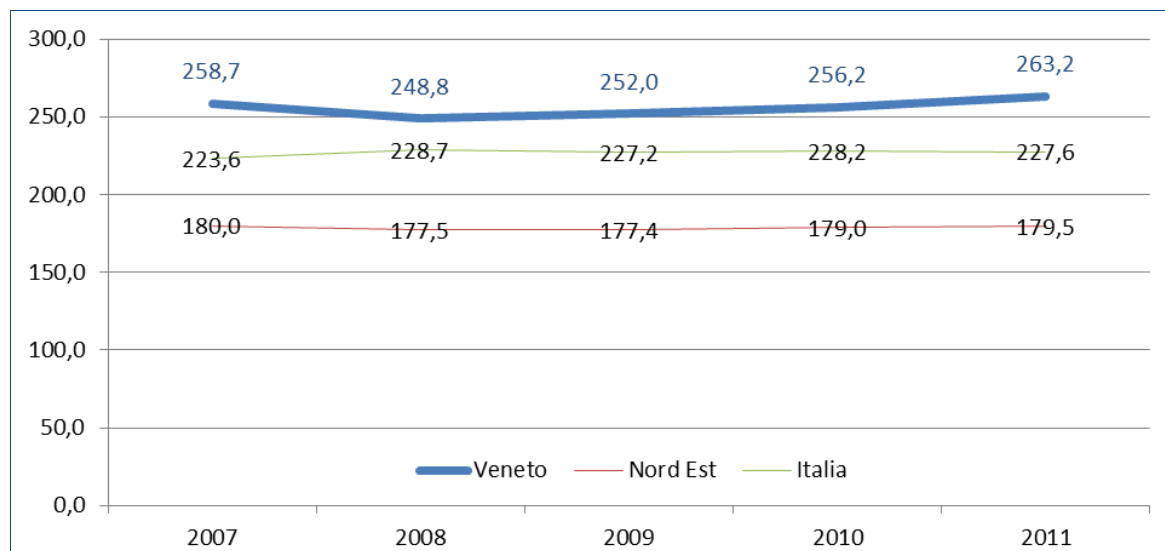
<sup>17</sup> Al dicembre 2013, cui si riferisce la rilevazione del monitoraggio e la valutazione sullo stato di attuazione del Programma, non si rilevano interventi "attivi", tuttavia in sede di Tavolo di Partenariato occorre segnalare (raccogliendo quanto evidenziato dal RAE 2014) la presentazione di 7 progetti "a regia regionale" per un assorbimento di risorse FSC di circa 56 milioni di euro e che si avvieranno nel corso del 2014.

<sup>18</sup> Le linee urbane di trasporto pubblico includono autobus, tram, filobus, metropolitana e funicolari, operanti all'interno del territorio comunale (*fonte: Istat*).

**Grafico 16: Trasporto pubblico locale nelle città: linee urbane di TPL nei capoluoghi di provincia per 100 kmq di superficie comunale (2007-2011)**

Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Anche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

La *performance* di utilizzo del TPL osservata rispetto allo *stock* di passeggeri, indica che i trasporti pubblici in Veneto hanno costantemente trattato volumi di utenza significativi e superiori al dato nazionale (nel periodo 2007-2011). E' evidente come il sistema TPL rappresenti un fattore fondamentale per la mobilità regionale e la sua efficienza è assolutamente strategica.

**Grafico 17: Passeggeri trasportati dal TPL nei comuni capoluogo di provincia; 2007-2011 (n. per ab.)**

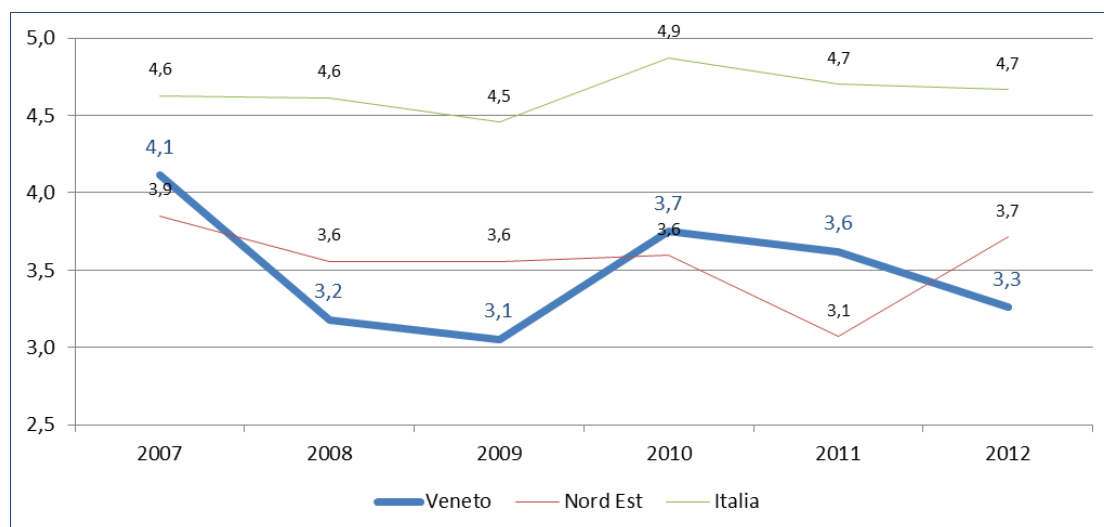
Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Anche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo. Secondo la definizione Istat, il dato si riferisce a "Passeggeri trasportati da autobus, tram, filobus, metropolitana e funicolare, nonché da altre modalità di trasporto pubblico urbano quali vaporetti, scale mobili, ascensori, ecc".

Indirizzando ancora la riflessione verso gli obiettivi e gli interventi cui il PAR è chiamato a contribuire, è opportuno soffermarsi su un ulteriore elemento di contesto, nella sua chiave di lettura tendenziale: il trasporto ferroviario.

Il grafico seguente illustra, con riferimento al periodo 2007-2012, l'andamento dell'indice di utilizzo del trasporto ferroviario da parte di utenti che abitualmente ricorrono al trasporto pubblico per recarsi ai luoghi di lavoro e studio (e che è una misura del c.d. *pendolarismo*). La fruizione di questo tipo di trasporto registra per il Veneto un andamento altalenante, piuttosto simile a quello italiano ma che, al contrario, si risolve con un calo proprio nell'ultimo anno osservato dalle statistiche (il 2012). L'elemento non è trascurabile e

andrebbe meglio indagato al fine di individuarne le cause e comprendere se e quanto determinato da mancati effetti delle strategie regionali in atto.

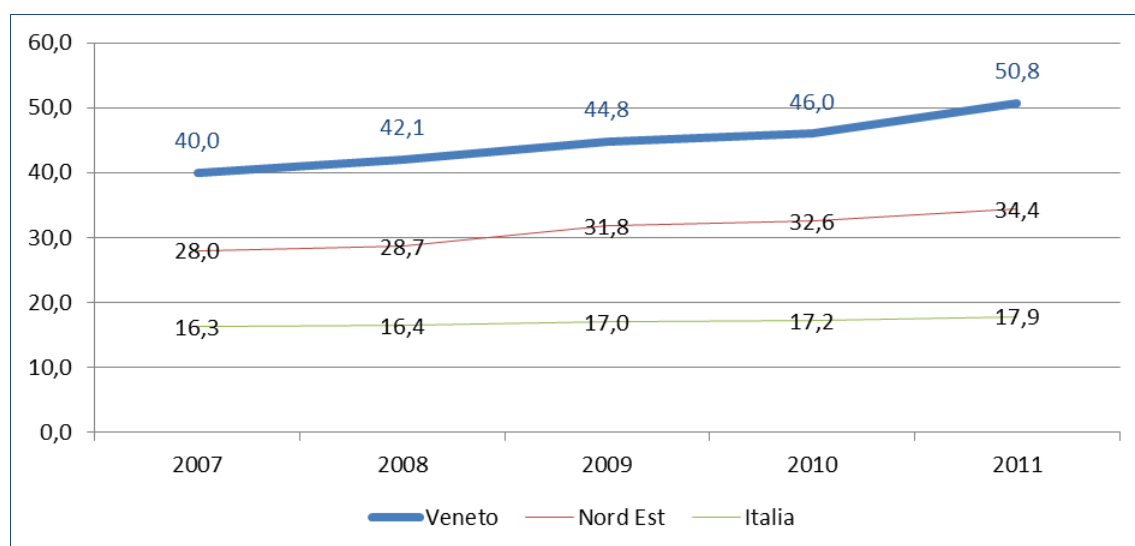
**Grafico 18: Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario (2007-2012)**



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Banche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo. Secondo la definizione Istat, il dato si riferisce a “Lavoratori, scolari e studenti di 3 anni e più che utilizzano il treno abitualmente per recarsi a lavoro, asilo o scuola sul totale (percentuale)”.

Non è trascurabile anche lo sviluppo nelle dotazioni finalizzate a favorire l’intermodalità, che proprio gli interventi del FSC si propongono di agevolare. Il grafico seguente evidenzia che il Veneto, rispetto agli aggregati qui posti a confronto, presenta una maggiore capacità di offerta in termini di *parcheggi situati in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l’intermodalità*<sup>19</sup>. La rapida crescita registrata per Veneto e Nord-Est è da relazionarsi con la risposta delle amministrazioni alle esigenze della mobilità della popolazione secondo strategie di sviluppo volte alla sostenibilità e alla tutela dell’ambiente. In particolare gli interventi del PAR si propongono di favorire un sistema di trasporti con un alto grado di complementarità tra ferro e gomma.

**Grafico 19: Dotazione di parcheggi di corrispondenza (2007-2011)**



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Banche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo. Secondo la definizione Istat il dato si riferisce a “Stalli di sosta nei parcheggi di corrispondenza dei comuni capoluogo di provincia (numero per mille autovetture circolanti)”

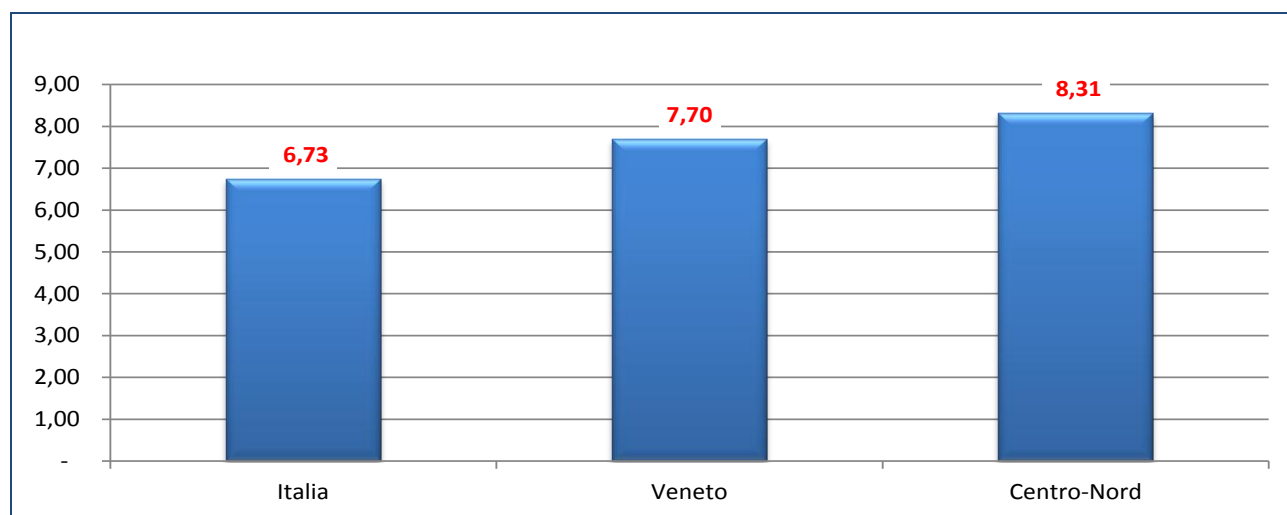
<sup>19</sup> Fonte: Istat – definizione dell’indicatore “Dotazione di parcheggi di corrispondenza”.

Il Programma nel definire il contesto delle scelte strategiche nella prospettiva della crescita sostenibile, considera la tutela dell'ambiente e la gestione delle risorse degli ecosistemi quali fattori essenziali nel modello di sviluppo regionale.

I rischi legati al dissesto idrogeologico e all'erosione costiera sono di tutta evidenza in Veneto e l'adozione di interventi di recupero, tutela e prevenzione è fondamentale per l'organizzazione del territorio ed il suo sviluppo equilibrato. Il PAR FAS - anche in questo caso si propone di realizzare interventi che si inquadrino nella strategia regionale di settore - e che si inseriscano nella scala dei fabbisogni della popolazione.

Come illustrato nel grafico seguente, il Veneto presenta un'alta concentrazione di aree ad alta criticità idrogeologica.

Grafico 20: Aree ad alta criticità idrogeologica nel 2008- confronto Veneto, Nord-Est e Italia (valori %)



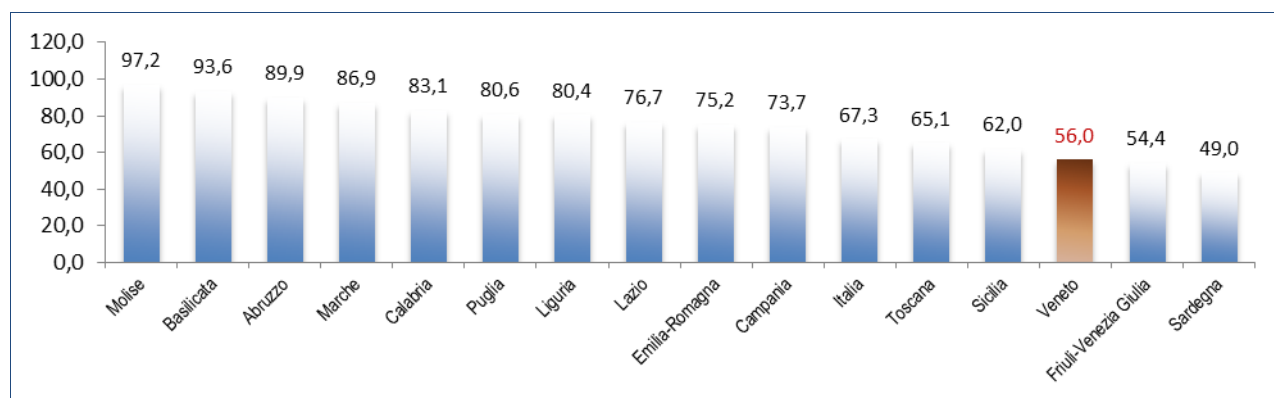
Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare su elaborazione dei Piani per l'Assetto Idrogeologico

Il PAR, in complementarità con altri strumenti quali il POR FESR, interviene con l'Asse 2, Linea 2.1 per rafforzare l'azione di difesa del suolo e del pertinente reticolo socioeconomico. L'APQ - Difesa del suolo si inserisce in questa dinamica programmatica e con 64 interventi che interessano il territorio di 93 comuni assorbe circa 20 milioni di euro a valere sul FSC 2007-2013. Gli interventi in corso di realizzazione nella Linea 2.1 che anno riferimento all'Asse 2 - "Difesa del suolo" del PAR, permettono di contribuire al perseguimento della priorità 3 QSN rivolta all'energia e l'ambiente.

L'Asse 2 del PAR prevede inoltre una Linea di intervento, la 2.2, rivolta a realizzare interventi di contrasto all'erosione costiera e ripristino ambientale. Nell'APQ - Difesa del suolo è stato previsto (e finanziato) un intervento al 2013 afferente uno stralcio funzionale per la sistemazione del litorale tra foce Piave e foce Livenza. Inoltre, lo stesso APQ ha previsto l'attivazione di un ulteriore progetto di contrasto all'erosione costiera cui auspicabilmente sarà dato avvio nel corso del 2014.

Infatti, l'erosione costiera rappresenta un altro dei fattori di rischio di cui le politiche territoriali di tutela debbono tenere effettivamente conto.

Il grafico seguente illustra la percentuale di coste balneabili afferenti a ciascuna regione d'Italia (il Veneto conta il 56% delle coste balneabili) mentre le due tabelle successive permettono di osservare la collocazione del Veneto rispetto alle altre regioni italiane sia per quanto riguarda la superficie di costa che per la linea di costa.

**Grafico 21: Coste balneabili per Regione nel 2009 (valori %)**


Fonte: Istat - Elaborazione su dati Ministero della salute. Rapporto sulla qualità delle acque di balneazione

**Tabella 17: Analisi della costa dell'Italia peninsulare (var. 1960-2000) per superficie costiera**

Regione	Superficie di costa (Kmq)			n. porti principali	Superficie porti
	Avanzamento	Arretramento	Bilancio		
Abruzzo	1,8	-1,6	0,2	5	0,5
Basilicata	1,8	-1,5	0,3	1	0
Calabria	8,4	-12,0	-3,6	15	3,4
Campania	2,6	-3,7	-1,1	18	1,7
Emilia Romagna	5,8	-9,5	-3,7	5	0,5
Friuli Venezia Giulia	1,1	-0,8	0,3	1	0,7
Lazio	4,8	-3,2	1,6	11	1,4
Liguria	3,1	-2,2	0,9	16	7,6
Marche	2,0	-3,4	-1,4	8	1,1
Molise	0,6	-1,2	-0,6	2	0,1
Puglia	5,3	-5,4	-0,1	22	3,9
Sardegna	1,0	-1,3	-0,3	16	1,8
Sicilia	7,4	-13,0	-5,6	43	3,7
Toscana	5,2	-5,6	-0,4	15	1,8
Veneto	4,6	-5,6	-1,0	1	0,3
<b>totale</b>	<b>55,5</b>	<b>-70,0</b>	<b>-14,5</b>	<b>179</b>	<b>28,5</b>

Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

**Tabella 18: Analisi della costa dell'Italia peninsulare (var. 1960-2000) per linea di costa**

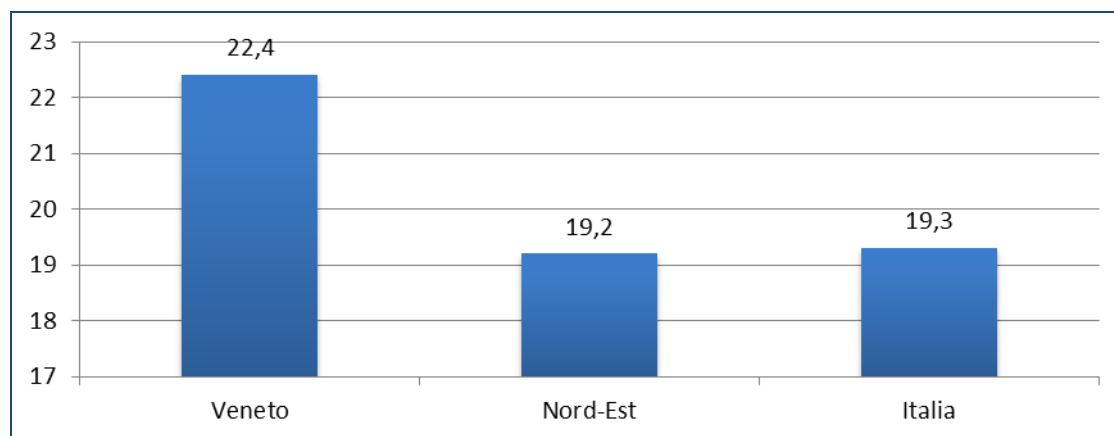
Regione	Linea di costa naturale (Km)			Avanzamento %	Arretramento %
	Avanzamento	Arretramento	Totale costa		
Abruzzo	55,1	45,2	128,3	43%	35%
Basilicata	26,8	19,2	65,3	41%	29%
Calabria	222,4	310,6	713,2	31%	44%
Campania	86,3	97,2	388,3	22%	25%
Emilia Romagna	63,4	62,9	135,4	47%	46%
Friuli Venezia Giulia	26,9	25,5	117,6	23%	22%
Lazio	134,5	84,9	293,6	46%	29%
Liguria	109,8	76,0	355,1	31%	21%
Marche	64,9	72,6	174,8	37%	42%
Molise	13,8	14,3	36,9	37%	39%
Puglia	199,2	199,6	851,3	23%	23%
Sardegna	61,2	74,8	1510,6	4%	5%
Sicilia	231,8	373,2	1139,3	20%	33%
Toscana	105,5	94,3	337,6	31%	28%
Veneto	67,9	46,2	157,8	43%	29%
<b>totale</b>	<b>1469,5</b>	<b>1596,5</b>	<b>6405,1</b>	<b>23%</b>	<b>25%</b>

Fonte: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Con riferimento alle aree interessate da regimi di tutela, il Veneto conta su una significativa quota di superficie sottoposta ad attenzione, significativamente superiore alla media nazionale e al Nord-Est. Il dato si

riferisce alla rete Natura2000<sup>20</sup>, il principale strumento della politica UE per la conservazione della biodiversità.

**Grafico 22: Aree di particolare interesse naturalistico comprese nella rete Natura2000 (in % della superficie territoriale totale) - confronto Veneto, Centro-Nord, Italia (2013)**



Fonte: Istat su dati del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Anche sul tema della tutela degli ecosistemi, il PAR FSC prevede di fornire il proprio apporto di risorse e progetti avendo individuato, nell'Asse 3 dedicato alla valorizzazione del patrimonio culturale e naturale, la Linea 3.2 indirizzata specificamente alla valorizzazione e tutela del patrimonio naturale e della rete ecologica regionale. Purtroppo, a causa delle vicende legate all'avvio tardivo del Programma, anche per questa Linea non si registrano progetti attivati al 2013, tuttavia l'auspicio è che nel corso del 2014 siano presentate in sede di TdP iniziative da parte degli Enti Parco.

La tabella seguente permette di confrontare i territori provinciali con riguardo alla porzione percentuale di aree afferenti a siti della rete Natura2000 (spicca la provincia di Belluno, con il 54% di territorio compreso in rete Natura2000).

**Tabella 19: Numero e superficie delle aree protette che fanno parte della rete Natura2000 per Provincia (anno 2009)**

Province	N° SIC	N° ZPS	Superficie siti Rete Natura 2000* (ha)	% del territorio provinciale Rete Natura 2000 (%)
Belluno	30	15	198.958	54
Padova	8	7	22.525	11
Rovigo	8	4	28.436	16
Treviso	23	16	33.665	14
Venezia	20	19	62.022	25
Vicenza	12	6	49.505	18
Verona	19	12	22.915	7

Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014

Le iniziative inquadrate nella Linea 3.2 precedentemente citata, concorrono a realizzare la priorità 5 a livello di QSN tesa alla valorizzazione delle risorse naturali e culturali. A tale priorità il PAR contribuisce anche con ulteriori Linee di intervento: la Linea 3.1, sempre nell'Asse 3 del Programma, che è relativa a interventi di conservazione e fruizione di beni culturali e promozione di attività ed eventi culturali; le Linee 5.2 e 5.3 dell'Asse 5 – Sviluppo locale. In particolare, la Linea 5.2 prevedendo la realizzazione di Progetti Integrati d'Area o di distretto turistici culturali e sostenibili, ha finalità di miglioramento *sostenibile* dell'offerta turistico culturale del territorio, mentre la linea 5.3 è rivolta a interventi di riqualificazione dei centri urbani con l'obiettivo specifico di migliorarne l'attrattività.

Se ci si soffermasse al dato sull'attuazione del Programma al dicembre 2013 non ci sarebbe molto da dire in merito all'attivazione del complesso delle iniziative che si raccordano oltre che rispetto ai pertinenti Assi 3 e 5 del PAR anche alla priorità 5 del QSN. Tuttavia, pur non potendo attualmente procedere verso alcun

<sup>20</sup> "Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione Europea, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita da Zone Speciali di Conservazione (ZSC) istituite dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"." (Fonte: Istat)

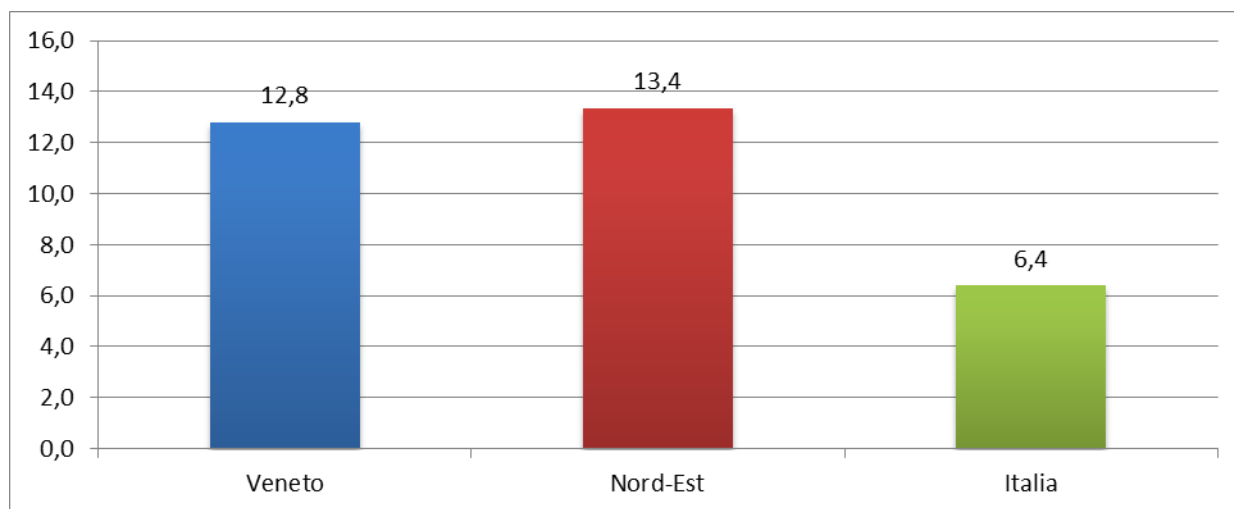
giudizio valutativo, si segnala<sup>21</sup> che nel corso del 2014 dovrebbero essere avviati alcuni progetti afferenti alle Linee di intervento 3.1 e 5.3. Nello specifico, a valere sulla 3.1 sono stati selezionati tre progetti a regia regionale che assorbirebbero circa 5 milioni di euro di risorse FSC. Gli ambiti rispetto ai quali sono stati individuati i progetti riguardano interventi su architetture di tipo militare, ville venete, edifici di pregio. Invece, a valere sulla Linea 5.3 è stato approvato nel 2013 un bando<sup>22</sup> per progetti di riqualificazione dei centri urbani promossi dalle IPA che, secondo quanto riportato nel RAE 2014, ha portato al “completamento dell’iter di finanziamento di 23 interventi per un totale di 8,8 Meuro”. Sempre secondo il Rapporto Annuale di Esecuzione 2014, “i dati di monitoraggio di questa procedura di attivazione saranno inseriti appena possibile nel corso del 2014”<sup>23</sup>.

In merito ai temi della attrattività del territorio e della valorizzazione delle risorse culturali, il contesto è molto eterogeneo e comprende molteplici fattori che propriamente caratterizzano i territori “locali” e ne determinano l’attrattività. Allo stato si ritiene eccessiva la complessità e la numerosità delle variabili di cui tenere conto per delineare le traiettorie di sviluppo e permettere così un confronto “di prospettiva” con la gamma di interventi che - pur non ancora attivati - sono stati comunque selezionati dalla programmazione FSC 2007-2013. Lo sforzo di rappresentazione di un perimetro contestuale sub-regionale e locale, ulteriormente complicato dalla disponibilità di serie statistiche non sempre aggiornate, correrebbe il rischio di perdersi in un mero esercizio descrittivo che potrebbe rimanere distante dalla realtà degli interventi che effettivamente saranno realizzati e che si collocheranno, come del resto i loro effetti diretti, dapprima proprio su quei territori e verso quelle dimensioni che ne hanno ispirato la concezione.

È evidente la ricchezza in termini di patrimonio culturale, architettonico, paesaggistico, ambientale, e naturale che la regione possiede. Come è evidente la enorme capacità di attrazione di flussi di visitatori, trainati non solo dalla presenza delle splendide città d’arte ma dalla variegata offerta che si sta rinnovando e rivolgendo anche verso ulteriori segmenti di domanda. Altresì il mantenimento di questi fattori, che caratterizzano il territorio e ne polarizzano l’attenzione e il richiamo, rappresenta un costo elevato che in alcuni casi si slega da una remunerazione diretta afferente alla messa a disposizione della popolazione utente di tale patrimonio. L’intervento dell’amministrazione pubblica teso a conservare e valorizzare questo patrimonio è pertanto una necessaria opportunità che si inserisce anche nelle politiche di sviluppo e ne condivide la direzione.

Partendo in questa fase dall’osservazione della capacità di attrazione dei consumi turistici, si osserva che il Veneto possiede una capacità quasi doppia rispetto alla media nazionale.

**Grafico 23: Capacità di attrazione dei consumi turistici; Veneto, Nord-Est, Italia (2012)**



Fonte: Elaborazioni del valutatore su dati ISTAT. Anche dati di indicatori territoriali per le politiche di sviluppo

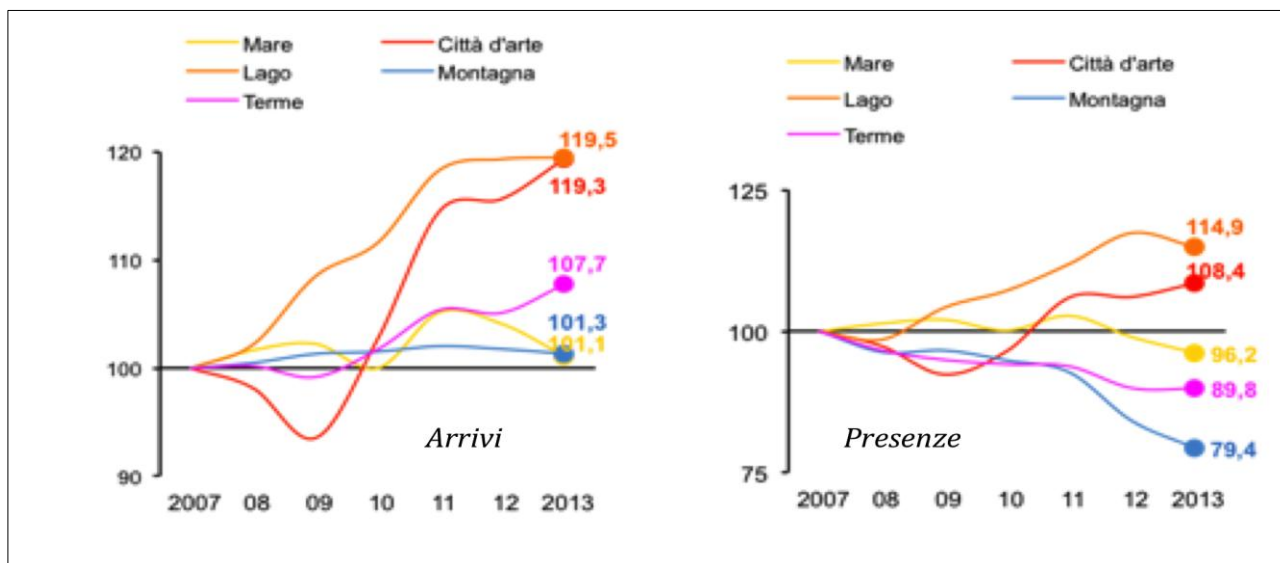
<sup>21</sup> Fonte: RAE 2014.

<sup>22</sup> Cfr. Allegato A alla DGR 736 del 21 maggio 2013.

<sup>23</sup> Cfr. RAE 2014, pag. 33.

L'attrattività dei territori, nella prospettiva di uno sviluppo economico delle aree e del settore turistico in Veneto, deve tener conto anche delle caratteristiche dei flussi e quindi del fatto che mentre si registra nel corso degli anni una certa stabilità degli arrivi, si riscontra anche una certa diminuzione delle presenze.

**Grafico 24: Numeri indice degli arrivi e delle presenze di turisti per comprensorio (anno base: 2007). Veneto – anni 2007-2013**



Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014

Limitatamente alla offerta museale veneta, dalla tabella seguente emergono le numerose opportunità di scelta del patrimonio museale per i visitatori e una buona copertura in termini di aperture degli istituti che riguardano l'arte mentre una minore fruibilità risulta, ad esempio, per le aree archeologiche e complessi monumentali.

**Tabella 20: Istituti museali per tipologia principale e numero di giorni di apertura - Veneto (anno 2011)**

Tipologia principale	Oltre 200 gg	101-200 gg	51-100 gg	Fino a 50 gg	Non indicato	Istituti
Arte	28	3	1	0		32
Arte moderna e contemporanea	8	7	2	0		17
Arte sacra	10	1	3	4		18
Archeologia	20	6	6	6	1	39
Storia	19	5	5	10		39
Storia naturale e scienze naturali	9	7	9	6	4	35
Scienza e tecnica	7	1	1	2		11
Etnografia e antropologia	15	8	6	17	3	49
Specializzato	13	5	9	3	1	31
Industriale o d'impresa	4	1	2	2		9
Aree archeologiche, monumenti e complessi monumentali	13	5	0	1	3	22
<b>Totale</b>	<b>146</b>	<b>49</b>	<b>44</b>	<b>51</b>	<b>12</b>	<b>302</b>

Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014

La tabella seguente illustra su scala provinciale le principali variabili della domanda e offerta museale in Veneto, permettendo anche un confronto con i valori nazionali, rispetto ai quali emerge, per il Veneto, la quota di visitatori paganti.

**Tabella 21: Offerta e domanda dei musei e degli istituti similari per provincia. Veneto e Italia (anno 2011)**

	Istituti aperti al pubblico		% comuni in cui è presente almeno un istituto	Numero medio di visitatori	
	Totali	di cui musei		Paganti	Non paganti
Belluno	42	39	37,7	2.017	2.765
Padova	41	40	22,1	10.297	4.411
Rovigo	17	17	28,0	3.222	3.480
Treviso	38	35	24,2	2.965	6.448
Venezia	57	52	45,5	67.818	9.129
Verona	45	41	27,6	29.429	8.140
Vicenza	62	57	28,9	4.271	9.753
<b>Veneto</b>	<b>302</b>	<b>281</b>	<b>28,9</b>	<b>20.559</b>	<b>6.975</b>
<b>Italia</b>	<b>4.588</b>	<b>3.847</b>	<b>28,3</b>	<b>12.393</b>	<b>11.061</b>

Fonte: Elaborazioni Regione del Veneto – Rapporto Statistico 2014

## Cap. 3 - Lo sviluppo locale

La descrizione dello stato delle variabili di contesto confrontata con la strategia sottesa al Programma permette di sostenere il mantenimento dell'attualità della *policy* di sviluppo regionale di cui il PAR è parte integrante. In questa prospettiva, l'obiettivo globale del PAR di favorire, attraverso i propri interventi, una maggiore attrattività territoriale per imprese e cittadini trova ampia correlazione con gli interventi previsti nell'Asse 5 dedicato allo sviluppo locale.

Lo stato di attuazione del Programma non permette di approfondire il tema dello sviluppo locale secondo una prospettiva di analisi valutativa orientata a indagare se le iniziative che saranno realizzate in quell'ambito saranno in grado di produrre un effetto leva per determinare una maggiore attrattività regionale.

Pertanto, si richiamano alcuni aspetti salienti del tema dell'attrattività e dello sviluppo locale, al fine di esplicitare le basi su cui verteranno le successive analisi.

### Elementi salienti del Programma e considerazioni preliminari sul tema dello sviluppo locale:

- Il PAR prevede un'Azione cardine rivolta al “Sostegno alle iniziative di sviluppo locale” che fa riferimento al complesso di interventi previsti nell'Asse 5 “Sviluppo locale<sup>24</sup>”. L'obiettivo specifico dell'Asse (riqualificare il territorio promuovendo processi di sviluppo e aggregazione locale) si concretizza in interventi finalizzati al miglioramento degli *standard* di servizio collettivo, di attrattività insediativa dell'area interessata e della qualità della vita della popolazione interessata.
- Le concrete linee di azione intorno alle quali muovere le iniziative dell'Asse 5 possono essere orientate in molteplici direzioni, pertanto sarà necessario operare, già nel corso del 2014 e in vista della seconda fase di attuazione del PAR, alcune scelte di fondo legate al tema complessivo dello sviluppo equilibrato del territorio veneto. Si tratterebbe di dare priorità ad interventi che rispondano alle specificità e alla vocazione del territorio cui afferiscono, finalizzati al conseguimento del medesimo obiettivo: il miglioramento degli *standard* di servizio collettivo, di attrattività insediativa dell'area e della qualità della vita della popolazione interessata. Le concrete linee di azione intorno alle quali muovere le iniziative dell'Asse 5 possono essere orientate in molteplici direzioni, pertanto sarà necessario operare, già nel corso del 2014 anche in vista della seconda fase di attuazione del PAR, alcune scelte di fondo legate al tema complessivo dello sviluppo equilibrato del territorio veneto. Si tratta di dare priorità ad interventi che rispondano alle specificità e alla vocazione del territorio cui afferiscono, finalizzati al conseguimento del medesimo obiettivo: il miglioramento degli *standard* di servizio collettivo, di attrattività insediativa dell'area e della qualità della vita della popolazione interessata. L'adozione di un modello partecipato dal basso, con il coinvolgimento degli enti locali e delle parti economiche e sociali, sembrerebbe il più opportuno per condividere le scelte e per attivare percorsi di sviluppo che in quanto condivisi, possano rivelarsi più efficaci.
- Il filo conduttore rinvenibile nelle tre linee di azione individuate dal Programma è riconducibile al tema dell'aumento della vivibilità e della positiva fruizione di territori urbani, extraurbani ed a vocazione turistica. In particolare, è di sicuro interesse il tema della valorizzazione e recupero dei centri storici, anche in concorrenza con i centri commerciali periferici (tanto da definirli, talvolta, come “centri commerciali naturali”).
- A complemento dei temi evidenziati si pone quello del turismo sostenibile votato, quindi, a principi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale e che rappresenta inoltre una opportunità per il ricollocamento competitivo, il potenziamento e la diversificazione dell'offerta turistica del territorio.

<sup>24</sup> Cfr. All'interno del PAR lo sviluppo locale viene inteso “come l'insieme delle politiche e degli interventi che consentono di creare un clima favorevole per la valorizzazione delle risorse locali (umane, economiche, ambientali, culturali etc.). Cfr. PAR FAS, pag. 64.

## Cap. 4 - Il contributo del PAR alla sostenibilità ambientale

Il PAR evidenzia significativi legami con molti settori di intervento e priorità individuate nell'indirizzo strategico in esame. Lo stato di attuazione al dicembre 2013 non consente di adoperarsi in un esercizio valutativo che metta a sistema dati per verificare il previsto contributo del PAR alla sostenibilità ambientale. Ci si limita pertanto, in questa occasione, a richiamare gli elementi salienti in termini di relazioni con il tema della sostenibilità ambientale che saranno posti alla base delle successive analisi da svolgere nel Rapporto annuale che considererà l'aggiornamento dell'attuazione degli interventi del Programma al 31 dicembre 2014.

### Elementi salienti del Programma in termini di relazioni degli interventi con il tema della sostenibilità ambientale:

- Rispetto al settore “La ricomposizione del territorio” sono individuate nel PAR diverse priorità tra le quali spiccano la riduzione “della congestione stradale che caratterizza gran parte del territorio regionale” e l’aumento “dell’accessibilità delle diverse aree del territorio regionale”. Tali priorità appaiono in stretta connessione con gli obiettivi perseguiti dall’Asse 4 “migliorare l’accessibilità” attraverso le Linee di intervento 4.1 “Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale” (che è anche una delle quattro Azioni cardine del Programma), 4.2 “Impianti a fune” e 4.3 “Altri sistemi di trasporto collettivo a basso impatto ambientale”.
- Il PAR attraverso l’Azione cardine “Qualità dell’atmosfera (riduzione del PM<sub>10</sub>)” può offrire un positivo contributo al raggiungimento degli obiettivi legati alla tutela dell’atmosfera che prevedono, tra gli altri, interventi specifici finalizzati alla mobilità sostenibile, alla prevenzione e riduzione delle emissioni nelle città, al controllo delle emissioni dei veicoli circolanti e all’utilizzo di fonti energetiche rinnovabili.
- Il tema dei beni ambientali e del paesaggio è fatto proprio dal PAR che attraverso la Linea di intervento 3.2 “Valorizzazione e tutela del patrimonio naturale e della rete ecologica regionale”, promuove una serie di interventi coerenti con la strategia regionale che prevede, tra l’altro, “azioni di tutela e conservazione dei siti della Rete Natura 2000 interessati da interventi di trasformazione del territorio”.
- Il settore “Geologia: difesa del suolo, demanio idrico e gestione idraulica” prevede diverse azioni prioritarie: (i) sicurezza idrogeologica, (ii) sicurezza idraulica, (iii) difesa delle coste, (iv) sicurezza dai rischi di valanghe, (v) disciplina delle attività estrattive nei corsi d’acqua, (vi) tutela quantitativa e qualitativa della risorsa idrica e relativa gestione e tutela delle zone umide.  
Rispetto a tali azioni il PAR appare in grado di apportare un positivo contributo per il raggiungimento degli obiettivi strategici regionali, tramite il complesso di interventi che saranno promossi all’interno dell’Asse 2 del PAR e le Linee di intervento 2.1 “Prevenzione e mantenimento della risorsa idrica, riduzione del rischio idrogeologico e difesa degli insediamenti” e 2.2 “Interventi di contrasto all’erosione costiera e di ripristino ambientale”.
- La valorizzazione ambientale e territoriale è obiettivo - in forma trasversale - anche dall’Azione cardine del PAR rivolta allo sviluppo locale e, segnatamente, dalla Linea di intervento 5.2 “Progetti integrati di area o di distretto turistici, culturali e sostenibili”.