



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Comitato di Sorveglianza del “PON Reti e Mobilità” 2007-2013 seduta del 08.06.2010
SINTESI DELLE DECISIONI

Il Comitato di Sorveglianza del PON Reti e Mobilità 2007-2013 si è riunito in data 8 giugno 2010 presso l'Interporto Regionale della Puglia (Bari).

Le conclusioni principali e le decisioni assunte dal Comitato sono riportate di seguito.

Punto 1: Approvazione dell'OdG

L'Autorità di Gestione procede con l'approvazione dell'OdG.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto

Punto 2: Relazione sullo Stato di Attuazione del PON Reti e Mobilità

L'Autorità di Gestione espone lo stato di avanzamento del Programma, anche con riferimento ai nuovi interventi inseriti e ratificati dal Decreto prot. 12656 del 4/11/2009, modificato dal Decreto prot. 1600 del 27/11/2009, comunicando i principali risultati conseguiti.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto

Punto 3: Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di monitoraggio

Il MIT illustra come il documento del Sistema di Gestione e Controllo del PON sia stato approvato dalla Commissione a seguito di un processo che ha tenuto conto delle osservazioni mosse dalla Commissione Europea.

Inoltre il responsabile UCIL provvede a dare evidenza delle attività condotte.

Il MIT, successivamente, fornisce evidenza della messa in esercizio del proprio Sistema Informativo, illustrandone le principali caratteristiche e potenzialità.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto

Punto 4: Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2009

Il MIT propone di procedere all'approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione trasmesso con e-mail ai membri del Comitato di Sorveglianza in data 25 maggio 2010.

La Commissione propone di inserire gli importi per i singoli interventi elencati nelle tabelle presenti nel Rapporto ai paragrafi 2.1.4.1. e 2.1.4.2.



Il Comitato di Sorveglianza procede all'approvazione del RAE, recependo le integrazioni suggerite dalla Commissione.

Punto 5: Informativa sul Rapporto Annuale di Controllo

L'Autorità di Audit illustra le attività condotte.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto

Punto 6: Comunicazione delle modifiche al documento "Criteri di selezione degli interventi finanziabili con il PON Reti e Mobilità"

Il MIT fa presente che si è proceduto all'approvazione dell'ultima versione del documento mediante procedura scritta avviata con nota prot. N. 4294/RU del 20 aprile 2010 e conclusasi con nota prot. N. 4858/RU del 5 maggio 2010.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto

Punto 7: Presentazione della revisione del Piano di Valutazione e informativa sulle attività di valutazione

Il MIT illustra le attività di aggiornamento del Piano di Valutazione (la precedente versione risale al 31 marzo 2008).

Successivamente il Valutatore espone una sintetica informativa sulle attività di valutazione *in itinere*, dando evidenza di alcuni esiti in progress dell'approfondimento valutativo sull'itinerario ferroviario per il trasporto merci Gioia Tauro-Taranto.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto

Punto 8: Informativa sulle attività di Comunicazione

Il MIT illustra le iniziative poste in essere per garantire una corretta diffusione delle azioni previste dal PON, coerentemente con quanto stabilito dal Piano Operativo di Comunicazione.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto

Punto 9: Comunicazioni: Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale e Piano di Monitoraggio Ambientale e Focus territoriali

Il MIT illustra le attività condotte dal "Tavolo Interministeriale Ambiente" e dal "Gruppo di Lavoro Sostenibilità ambientale del PON "Reti e Mobilità".

Infine vengono sottoposti all'attenzione dei partecipanti i primi esiti derivanti dai focus territoriali, realizzati nelle Regioni Obiettivo Convergenza.

Il Comitato di Sorveglianza prende atto



Comitato di Sorveglianza del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013: seduta del 08.06.2010

VERBALE

Data	Luogo di incontro
08.06.2010	Interporto Regionale della Puglia (Bari)

Partecipanti	Struttura
Pietro Baratonò	Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdG)
Marcello Roma	Commissione Europea – D.G. Regio
Francesco De Rose	Commissione Europea – D.G. Regio
Aglaia Murgia	MISE - DPS – DG PRUC
Charley Dietvorst	Direttore Interporto Regionale della Puglia
Linda D’Amico	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Giovanni Infante	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
M.Rita Antonini	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Massimo Boldrini	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Alessia Pandolfi	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Gian Piero Di Muro	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Nicolino Carrano	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile UCIL)
Fabrizio Vitale	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (UCIL)
Gianluca Martini	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (UCIL)
Maurizio Bosco	MIT
Angela Catanese	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Carla Di Giuseppe	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesco Corso	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Luigi Brienza	MIT
Michele Di Girolamo	MISE- DPS – UVER
Carmela Giannino	MISE- DPS – DG PRUN
Claudio Pastore	ENAV Spa
Tommaso Merlino	UGL
Mario Battello	UPI (Province d’Italia)
Giuseppe Pavone	Regione Calabria
Sergio Negro	Regione Campania
Marina Habetswaller	Regione Campania
Carlo Ruffo	Regione Puglia
Elisabetta Biancolillo	Regione Puglia
Francesca Pastoressa	Regione Puglia



Partecipanti	Struttura
Giacomo Rotondo	Regione Sicilia
Luigi Di Luise	Autorità Portuale di Salerno
Elena Valentino	Autorità Portuale di Salerno
Francesco Bella	Coordinatore GdL "Sostenibilità Ambientale"
Barbara Rubino	ANAS S.p.a.
Luca Morandi	ANAS S.p.a.
Paola Andreolini	MATTM
Paolo Parrilla	FS S.p.a.
Michele Giannattasio	RFI
Valentina Patrini	Valutazione Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Nicoletta Del Bufalo	Valutazione Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Giovanni Poleggi	Valutazione Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Fulvio Lino Di Blasio	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Alessandro Cenderello	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Enrica Sellan	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Domitilla Morandi	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Mohana Simone	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Marco Bolano	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Maria Antonietta Giorgi	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Andrea Morizio	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Andrea Borrini	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Federica Santini	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Simona Insabella	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Marco Caporale	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Francesco Zocchi	A.T. Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Alberto Milotti	A.T. Monitoraggio Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Emanuele Zini	A.T. Monitoraggio Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Pasquale Mercurio	A.T. Monitoraggio Pon Reti & Mobilità 2007/2013
Antonio Folli	A.T. Autorità di Audit Pon Reti & Mobilità 2007/2013

1. Oggetto dell'incontro

Il Comitato di Sorveglianza (CdS) del PON Reti e Mobilità 2007-2013 si è riunito in data 8 giugno 2010 alle ore 14,30 presso l'Interporto Regionale della Puglia (Bari) per discutere i seguenti argomenti all'Ordine del Giorno:

1. Approvazione dell'OdG;
2. Relazione sullo Stato di Attuazione del PON Reti e Mobilità:
 - a) Stato di attuazione finanziaria al 30 aprile 2010;
 - b) Previsioni di Spesa al 31.12.2010 (aggiornamento al 30 aprile 2010);
 - c) Informativa sul quadro attuale degli interventi: progetti ammessi a finanziamento e aggiornamento Grandi Progetti, con evidenza dei Progetti nuovi;
3. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2009;
4. Informativa sul Rapporto Annuale di Controllo;



5. Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di monitoraggio;
6. Comunicazione delle modifiche al documento “Criteri di selezione degli interventi finanziabili con il PON Reti e Mobilità;
7. Presentazione della revisione del Piano di Valutazione e informativa sulle attività di valutazione;
8. Informativa sulle attività di Comunicazione;
9. Comunicazioni:
 - a) Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale e Piano di Monitoraggio Ambientale;
 - b) Focus territoriali;
10. Varie ed eventuali.

2. Evidenze emerse

1. Approvazione dell’Ordine del Giorno

L’AdG del PON Reti e Mobilità 2007/2013 apre la seduta del CdS salutando i convenuti e ringraziandoli per la loro presenza. Si procede contestualmente con la lettura e l’approvazione dei punti all’Ordine del Giorno, anticipando la discussione del punto 5 “Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di monitoraggio” al punto 3 dell’OdG.

2. Relazione sullo Stato di Attuazione del PON “Reti e Mobilità”

I principali temi affrontati con riferimento all’avanzamento del Programma riguardano:

a) Stato di attuazione finanziaria al 30 aprile 2010: l’AdG illustra lo stato di attuazione finanziaria del Programma dando evidenza della dotazione finanziaria complessiva e dell’importo totale delle risorse assegnate attraverso l’emissione di tre decreti dirigenziali che, nel corso del 2009, hanno formalizzato una prima lista di progetti: tale lista ha attivato risorse finanziarie pari al 93% circa della dotazione finanziaria del Programma e, seguendo una prassi già adottata per il PON Trasporti 2000-2006, sarà a breve inserita come allegato ad un unico decreto finalizzato all’accorpamento dei precedenti. Inoltre, viene data evidenza degli impegni e pagamenti sostenuti dai Beneficiari sulla base dei dati di monitoraggio finanziario al 30 aprile 2010.

b) Previsioni di Spesa al 31.12.2010 (aggiornamento al 30 aprile 2010): l’AdC porta all’attenzione dei membri del CdS il percorso svolto nel 2009, ponendo l’accento sulla *performance* finanziaria positiva del Programma testimoniata dal superamento della soglia stabilita dalla regola del “N+2” per l’annualità 2009. Prosegue illustrando le previsioni di spesa al 31 dicembre 2010 e indicando l’obiettivo di spesa da raggiungere per non incorrere nel disimpegno automatico. Inoltre, viene specificato quanto segue:



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

- per il 2010 si prevede di certificare ulteriori 130.476.283,00 Euro FESR, per un totale cumulato pari ad oltre 195.500.120,13 Euro FESR;
- in considerazione della soglia minima di spesa da raggiungere per evitare l'applicazione del disimpegno automatico (173.520.362 Euro FESR al netto dell'effetto sospensivo dei Grandi Progetti), emerge un delta positivo pari a 21.979.758,85 Euro FESR che garantirà il superamento della soglia minima di spesa ed il conseguente rispetto della regola del "N+2".

L'AdC sottolinea, inoltre, che in vista della presentazione alla Commissione europea della terza domanda di pagamento con nota prot. n. 6195 del 07 giugno 2010, i Beneficiari sono stati invitati a presentare la documentazione di spesa in proprio possesso all'AdC stessa al fine di consentire l'espletamento delle verifiche del caso successivamente all'esecuzione dei controlli di I livello.

Il rappresentante della Commissione Europea – D.G. Regio coglie l'occasione per richiamare l'attenzione dei membri del CdS sulle modifiche in corso al Regolamento (CE) n. 1083/2006 dell' 11 luglio 2006. Il testo, al momento approvato dal Parlamento europeo e all'esame del Consiglio, prevederà che il calcolo delle risorse minime da certificare per non incorrere nel disimpegno automatico sarà eseguito secondo la regola dell' "N+3": sulla base di tale mutamento normativo l'importo relativo all'annualità 2007 verrebbe neutralizzato, per poi essere "spalmato" in quote costanti sulle rimanenti sei annualità (es. al 31 dicembre 2010, dovranno risultare spese rendicontate pari all'impegno relativo all'annualità 2008 e ad 1/6 dell'impegno 2007).

A tal proposito, il rappresentante dell'UGL, facendo riferimento ad un articolo pubblicato sul quotidiano "Il Sole 24 Ore" in cui si illustrava il potenziale rischio di disimpegno di risorse comunitarie dei Programmi Operativi Nazionali e Regionali con riferimento all'annualità 2010, chiede se la soglia minima indicata per non incorrere nel disimpegno sia stata determinata sulla base della regola del "N+2" o su quella del "N+3".

L'AdG chiarisce che le informazioni precedentemente illustrate sono state determinate facendo riferimento alla regola attualmente in vigore ("N+2"). La Commissione aggiunge che non potrebbe essere altrimenti poiché al momento non è stato ancora ratificato il Regolamento che andrà a modificare la regola del "N+2": il testo approvato dal Parlamento europeo deve, infatti, passare in Consiglio prima della sua pubblicazione, prevista entro la fine del mese di giugno.

La Commissione coglie l'occasione per rappresentare che la relativa "tranquillità finanziaria" derivante dall'entrata in vigore delle nuove regole deve spingere tutti, in primis l'AdG del PON, ad effettuare alcune considerazioni di carattere più generale, in particolare con riferimento al fatto che il PON Reti e Mobilità è considerato dalla Commissione un Programma di grande valenza strategica la cui piena attuazione permetterà di potenziare l'interconnessione tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale; l'intera strategia del Programma è stata, in tal senso, costruita nell'ottica di affidare alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo basate sulle reti transeuropee di trasporto. In particolare, già in fase programmatoria la Commissione



ha voluto conferire priorità agli interventi atti a garantire il potenziamento dei grandi hub portuali del Mediterraneo per il trasporto delle merci, all'intermodalità e alle necessarie opere di collegamento, soprattutto ferroviario, tra questi poli (porti e interporti). I "temi caratterizzanti" del Programma sono, difatti:

- gli interventi da realizzare nell'area portuale di Gioia Tauro;
- il collegamento ferroviario Reggio Calabria-Taranto;
- il rafforzamento dell'hub portuale di Taranto e del centro intermodale di Bari Lamasinata.

In merito la Commissione formalizza quindi la propria preoccupazione circa il perseguimento della strategia a supporto della direttrice territoriale Gioia Tauro-Taranto, considerata vitale per le reti di trasporto merci a livello europeo. Tenendo in considerazione l'ottima performance finanziaria del Programma, la Commissione auspica che l'AdG concentri i propri sforzi su una riflessione di ampio respiro strategico finalizzata a riallineare le priorità del Programma con quello che, nelle intenzioni, era l'impianto strategico iniziale, nonché su una conseguente rilettura dell'intera *long list* degli interventi già ammessi a finanziamento per avvalorare scelte programmatiche "caratterizzanti". A seguito di quanto esplicitato dal rappresentante della D.G. Regio, l'AdG conferma che quanto espresso dalla Commissione Europea è oggetto di specifica attenzione, riferendo circa le attività dei vari tavoli operativi posti in essere al fine di monitorare lo stato di avanzamento dei progetti ritenuti maggiormente significativi per la corretta attuazione della strategia del Programma, nell'ambito dei quali non si è trascurato di operare il necessario approfondimento inerente alla fattibilità della Gioia Tauro-Taranto.

L'Ing. Murgia (MISE - DPS – DG PRUC) sottolinea che le strategie per lo sviluppo del Sud Italia sono chiaramente delineate nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale (QSN) ed invita RFI a orientare le proprie scelte programmatiche per il Sud, aggiornando il Contratto di Programma (CdP), in piena aderenza alla strategia disegnata dal QSN. Il CdP comprende le opere finanziate sia con fonti aggiuntive che con fonti ordinarie, costituendo la cornice programmatica a livello nazionale. Pertanto il suo pieno adattamento ai principi del QSN e del PON potrà costituire adeguata garanzia di rispetto di tali strategie, consentendo di poter quindi tener maggiormente conto, nella scelta degli interventi da attuare attraverso il PON, della tempistica di realizzazione e messa in funzione delle opere ai fini della loro ammissibilità.

E' in ogni caso indispensabile che le assegnazioni che il CdP attribuisce al PON 2007-2013 riguardino opere strategiche e sostenibili dal punto di vista della tempistica attuativa: in sostanza, non può essere imputata dal CdP al PON una spesa maggiore a quanto si prevede di spendere entro le date di eleggibilità e di ammissibilità della spesa.

c) Informativa sul quadro attuale degli interventi (progetti ammessi a finanziamento e aggiornamento Grandi Progetti, con evidenza dei Progetti nuovi): il MIT illustra la lista progetti ammessi a finanziamento a valere sul Programma, costituita da 35 interventi per complessivi 2.506.965.041,58 Euro. Rispetto a quanto presentato nel corso del precedente Comitato di



Sorveglianza la lista annovera quattro nuovi interventi (per un totale di circa 246.000.000 Euro):

- S.S. 96 (Grande Progetto);
- SSV Licodia Eubea (Grande Progetto);
- S.S.N. 100 di Gioia del Colle;
- Interporto di Bari.

Entrambi i due nuovi Grandi Progetti, per i quali il Beneficiario risulta essere ANAS, sono stati inseriti nella Linea di Intervento II.1.2 (Potenziamento dei collegamenti stradali e autostradali). Il MIT fa notare come l'inserimento di nuovi Grandi Progetti non esplicitamente previsti dal Programma, abbia comportato una verifica della necessità di modifica della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) redatta in fase di programmazione. In merito si è espresso il Tavolo Interministeriale Ambiente che ha affrontato la problematica arrivando alla conclusione che la modifica della VAS non risulta essere necessaria per interventi "manifestamente attuativi" della strategia del Programma. Pertanto, a seguito delle dovute verifiche di coerenza, si è ritenuto che l'inserimento dei due nuovi Grandi Progetti ANAS non dovesse comportare la modifica della VAS stessa.

Per quanto riguarda più in generale i Grandi Progetti, il MIT ha illustrato lo stato di avanzamento di predisposizione delle relative schede da inviare alla Commissione.

Nello specifico, attualmente, le schede trasmesse alla Commissione europea ed approvate con relativa Decisione sono due e riguardano gli interventi ferroviari a cavallo ("Raddoppio Bari-Taranto" – Decisione CE C2009 10514 del 18/12/2009 - e "Caserta-Foggia: tratta Cervaro-Bovino/Bovino-Orsara" - Decisione CE C2009 10517 del 18/12/2009).

Per i due interventi relativi al "Porto di Salerno – collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest" del Beneficiario Autorità Portuale di Salerno ed al "Raddoppio Palermo-Messina - tratta Fiumetorto-Ogliastrillo" del Beneficiario RFI, l'AdG ha provveduto ad inoltrare alla Commissione Europea la documentazione integrativa richiesta in fase di prima istruttoria. Le integrazioni sono state inviate rispettivamente il 23/04/2010 e il 18/05/2010. In linea con la tempistica prevista dai Regolamenti comunitari si attende, per entrambi gli interventi, un riscontro previsto per la seconda metà del mese di giugno.

Con riferimento al Grande Progetto ANAS "S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534", è in fase di predisposizione la documentazione richiesta dalla Commissione a titolo di integrazione.

Sono attualmente in fase di predisposizione le schede relative a 4 interventi ("Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)" e "Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini" per RFI; "S.S.V. Licodia-Eubea - Libertinia - A19 PA-CT. Il Stralcio funzionale. Svincolo Regalsemi – svincolo San Bartolomeo (escluso)" e "S.S. N. 96 Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto-Modugno, compreso la variante di Palo del Colle" per ANAS. Le schede saranno trasmesse ai competenti uffici della Commissione entro la fine del mese di



giugno o, comunque, compatibilmente con la tempistica di Programma.

A seguito della presentazione sul quadro degli interventi, il rappresentante della Regione Campania interviene per manifestare le proprie preoccupazioni in merito alle tempistiche di realizzazione del Grande Progetto “Variante linea Cancellò – Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC” dal momento che è una tratta ferroviaria che non prevede lotti funzionali e che quindi entrerà in esercizio a completamento dell’intero intervento.

Il MIT rassicura la Regione Campania sostenendo che il finanziamento del Grande Progetto avverrà solamente in parte a valere su risorse PON. Le spese ricadenti al di fuori del periodo di eleggibilità e necessarie all’entrata in esercizio dell’intervento saranno sostenute a valere su fondi nazionali/risorse ordinarie.

3. Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di monitoraggio

Il MIT illustra come il documento del Sistema di Gestione e Controllo del PON sia stato approvato dalla Commissione a seguito di un processo che ha tenuto conto, rispetto alla sua prima strutturazione di cui si è data evidenza nel corso del CdS del 26 maggio 2009, delle osservazioni mosse dalla Commissione Europea con nota prot. n. 8352 del 07 settembre 2009 e nota prot. n. 011528 del 09 dicembre 2009.

Conseguentemente, si è provveduto ad aggiornare il Manuale Operativo delle Procedure e gli strumenti ad esso allegati (format di Convenzioni, *check-list*, Piste di Controllo, etc,) al fine di renderli quanto più possibile utili, efficaci e affidabili.

Il MIT sottolinea che il SiGeCo prevede che i Beneficiari dotati di solidi sistemi di *internal audit* e titolari di interventi complessi supportino attivamente l’AdG nell’effettuazione dei controlli di primo livello, limitatamente all’effettuazione delle verifiche amministrative della documentazione giustificativa di spesa sulla totalità delle operazioni finanziate.

A tal proposito, viene messo in evidenza che sin dalla sua istituzione l’Ufficio Controlli di I livello (UCIL) ha provveduto, tra le varie attività, ad eseguire le verifiche necessarie per valutare quali Beneficiari fossero idonei a supportare l’AdG nella fase dei controlli di I livello (RFI e ANAS), nonché ad effettuare i controlli di primo livello delle procedure di aggiudicazione e contrattualizzazione dei Beneficiari RFI e Autorità portuale di Messina.

Inoltre l’UCIL ha provveduto nell’anno in corso ad individuare il campione di spesa da sottoporre a controllo in loco di primo livello e a dare inizio alle stesse attività di verifica.

Il MIT, contestualmente, fornisce evidenza della messa in esercizio del proprio Sistema Informativo (SIPOREM), illustrandone le principali caratteristiche e potenzialità.

4. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2009

Il MIT indica che il Rapporto Annuale di Esecuzione 2009 è stato redatto sulla base di quanto previsto dal nuovo Regolamento (CE) n. 846/2009 dell’1 settembre 2009 (che ha modificato il Regolamento n. 1828/2006) e tenendo conto del documento “Indicazioni per individuazione e trasmissione dei *Core Indicators* richiesti dalla Commissione Europea - Marzo 2010”, predisposto dall’UVAL e diffuso con nota del DPS prot. n. 4.0004445-U e prot. n. 0004447-E



del 24 marzo 2010. Il Rapporto è stato trasmesso ufficialmente ai membri del CdS con e-mail del 25 maggio 2010.

Il MIT sottolinea che, qualora non ci siano modifiche significative proposte dai partecipanti al CdS, si procederà alla sua approvazione.

La Commissione fa notare, in qualità di membro "osservatore" nell'ambito del CdS, che per quanto riguarda il paragrafo del Rapporto in cui viene data evidenza del processo di selezione degli interventi ammessi a finanziamento andrebbero specificati meglio i vari *step* sulla base dei quali si è giunti a selezionare i progetti di "Prima Fase", ponendo l'attenzione sulla necessità di definire con esattezza i criteri di priorità e di selezione dei suddetti progetti, ovvero su una dimostrazione dell'attinenza degli stessi con i criteri di selezione del Programma. A tal proposito, la Commissione fa notare che questo aspetto sarà molto probabilmente oggetto delle verifiche degli Auditor.

La Commissione specifica che, diversamente dal ciclo programmatico 2000-2006 e in linea con le indicazioni del Quadro Strategico Nazionale, possono essere prese in considerazione spese sostenute dopo il 1° gennaio 2007, ma non possono essere certificate spese già coperte da altre fonti di finanziamento.

Con riferimento alle attività di valutazione dei "progetti prima fase", l'AdG conferma la coerenza degli stessi con quanto previsto dai Criteri di Selezione e si impegna a dare evidenza delle linee guida seguite per la selezione, valutazione e verifica degli stessi.

Inoltre, la Commissione aggiunge che sarebbe opportuno integrare le tabelle previste dal Rapporto in cui si fornisce la classificazione per tema prioritario degli interventi ammessi a finanziamento, indicandone gli importi.

Il DPS, concorda con la Commissione sull'opportunità di tenere informato il Comitato di Sorveglianza sulla selezione delle opere, il loro costo ed il loro avanzamento e si dichiara favorevole all'approvazione del Rapporto.

In merito alla lista dei Grandi Progetti illustrata nella precedente relazione sullo stato di attuazione del Programma, la Commissione rileva che non risulta incluso l'intervento afferente alla linea ferroviaria "Gioia Tauro-Taranto": la Commissione si dichiara disponibile anche ad effettuare un'eventuale revisione del Programma, ma chiede informazioni circa la coerenza tra quanto programmato in fase di stesura del Programma Operativo e quanto posto in essere allo stato attuale.

Il DPS si associa ed auspica, inoltre, al fine di garantire la migliore attuazione dell'intervento previsto per il porto di Gioia Tauro, il coinvolgimento di RFI nell'Accordo di Programma in corso di studio, anche mediante un tavolo tecnico in cui venga invitata a partecipare anche la Regione Calabria.

Inoltre la Commissione, prendendo atto dell'allocazione di oltre il 93% della dotazione finanziaria, si chiede se si tratti di una preallocazione e se si preveda di selezionare interventi maggiormente coerenti con la strategia del Programma, fermo restando anche la possibilità di selezionare progetti in *overbooking*.

Il rappresentante dell'UPI, con riferimento alla selezione degli interventi illustrata nel



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

Rapporto, chiede di programmare interventi relativi alla sicurezza per quanto concerne i collegamenti stradali. La necessità di adeguamento alle direttive comunitarie sulla sicurezza, per la quale è stato recentemente costituito un tavolo UPI/ANCI, comporta uno sforzo notevole a carico delle Amministrazioni coinvolte per cui sarebbe auspicabile un supporto del PON.

Il MIT fa notare che tutti gli interventi sono stati ammessi a finanziamento senza trascurare l'aspetto relativo alla sicurezza, ma che aiuti specifici su tale tematica non rientrano nelle competenze del PON. Il DPS suggerisce di fare riferimento ai relativi POR.

Il Rappresentante dell'UGL indica l'opportunità di promuovere forme e meccanismi di coinvolgimento del partenariato più "inclusivi" nelle dinamiche di attuazione del Programma, così da poter riflettere, al di là di una presa d'atto del RAE, sugli aspetti e le questioni maggiormente nevralgici.

Al riguardo l'AdG indica che, anche ai fini di garantire e incrementare il coinvolgimento del partenariato socio-economico, nell'ambito del servizio di comunicazione è prevista l'organizzazione di work shop su temi specifici.

Raccogliendo le istanze avanzate dal rappresentante dell'UPI e dell'UGL e avallate dall'AdG, il rappresentante del DPS suggerisce di redigere una sintetica Relazione trimestrale da sottoporre all'attenzione dei membri del CdS, nell'ambito della quale venga data evidenza dello stato di attuazione dei singoli interventi finanziati a valere sul Programma, con particolare attenzione alle criticità riscontrate ed alle misure poste in essere per risolverle.

A conclusione l'AdG del PON, constatando che non sono state avanzate ulteriori osservazioni, dichiara il Rapporto approvato con le integrazioni richieste dalla Commissione.

5. Informativa sul Rapporto Annuale di Controllo

L'Autorità di Audit illustra come le attività di propria competenza siano state svolte, in ottemperanza ai Regolamenti comunitari, in piena autonomia rispetto all'AdG e all'AdC.

Sottolinea, poi, che nel corso del periodo cui fa riferimento il Rapporto Annuale di Controllo e successivamente allo stesso, nel secondo semestre 2009, sono state svolte attività di riorganizzazione interna del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in termini di definizione di compiti, ruoli e responsabilità e programmazione delle attività di audit come di seguito indicato: con Decreto Ministeriale n. 307 del 2 aprile 2009, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalizzato alcune modifiche organizzative, tra le quali l'individuazione dei compiti dell'Autorità di Audit all'interno della Direzione Generale del Personale e degli Affari Generali.

Con decreto n. 26386 del 03 settembre 2009 è stata istituita l'Autorità di Audit che si compone del "Nucleo di controllo" e del "Gruppo di supporto al Nucleo di controllo" successivamente integrato con decreto n. 41110/RU del 23 novembre 2009 e decreto n. 9768/RU del 24 febbraio 2010. In data 5 giugno 2009 è stata inviata tramite SFC la strategia di audit versione del 4 giugno 2009. E' stato, altresì, redatto ed aggiornato il manuale operativo dell'Autorità di Audit.

L'Autorità di Audit fa notare come nel parere annuale, redatto a norma dell'art. 62 del Reg.



(CE) n. 1083/06, sia stata dichiarata la mancata disamina del funzionamento dei sistemi di gestione e di controllo del Programma Operativo Nazionale - PON Reti e Mobilità 2007/2013 e come, di conseguenza, allo stato attuale non sussistano le condizioni per esprimere un parere volto a stabilire se tali sistemi funzionino efficacemente. Non è, infine, possibile fornire ragionevoli garanzie circa la correttezza delle dichiarazioni di spesa presentate alla Commissione, nonché circa la legalità e regolarità delle transazioni collegate.

6. Comunicazione delle modifiche al documento “Criteri di selezione degli interventi finanziabili con il PON Reti e Mobilità”

Il MIT fa presente che si è proceduto all'approvazione dell'ultima versione del documento mediante procedura scritta avviata con nota prot. N. 4294/RU del 20 aprile 2010 e conclusasi con nota prot. N. 4858/RU del 5 maggio 2010, come illustrato dalla documentazione distribuita a supporto del CdS (lettere di apertura e chiusura della procedura). Tale nuova approvazione si è resa indispensabile a seguito di necessarie integrazioni del testo, con particolare riferimento alle disposizioni relative ai progetti generatori di entrate, nonché all'inserimento del Beneficiario RFI nella Linea di Intervento I.1.1 e dei Beneficiari RFI ed Enti Locali nella Linea di Intervento I.2.2.

7. Presentazione della revisione del Piano di Valutazione e informativa sulle attività di valutazione

Il MIT illustra come rispetto alla precedente versione del Piano (risalente al 31 marzo 2008 e discussa nell'ambito del Comitato di Sorveglianza del successivo 18 aprile), il percorso di revisione abbia inteso accogliere istanze di modifica in relazione a tre principali ambiti:

- il mutato quadro programmatico e attuativo con, da un lato, la modifica al quadro degli investimenti per il settore infrastrutturale per il complesso della Politica Regionale Unitaria nelle Regioni Convergenza, e, dall'altro, un più avanzato livello di definizione e avvio degli interventi con specifico riferimento al PON Reti e Mobilità;
- le osservazioni formulate in occasione del Comitato di Sorveglianza del 2008 e non ancora assunte e formalizzate;
- l'avvenuto inizio delle attività di valutazione con l'affidamento, tramite procedura di evidenza pubblica, del Servizio di Valutazione Intermedia del Programma.

Inoltre il MIT fa notare che nonostante l'avvenuta revoca dei PAN FAS, l'attuale versione del Piano di Valutazione ha comunque mantenuto un approccio di tipo “unitario”, tenendo conto del complesso delle politiche attivate nel settore delle infrastrutture di trasporto merci e della logistica su altre fonti di finanziamento nazionale e regionale, nonché delle necessarie sinergie con ulteriori attività valutative settoriali svolte a livello regionale.

A valle della presentazione del Piano aggiornato, il Valutatore espone una sintetica informativa sulle attività di valutazione in itinere. Dopo una breve presentazione sull'approccio adottato e le azioni intraprese nei primi mesi immediatamente successivi all'avvio del servizio, vengono forniti alcuni esiti in progress dell'approfondimento valutativo sull'itinerario ferroviario per il trasporto merci Gioia Tauro-Taranto. Oltre ad un inquadramento sulle politiche europee



per il trasporto ferroviario delle merci e sui dati sulla ripartizione modale in Europa e in Italia anche a seguito della crisi, viene rappresentata una prima ricostruzione delle caratteristiche infrastrutturali della tratta, delle criticità esistenti e delle progettualità attivabili. Ciò in relazione ad alcuni dati sulla capacità attuale della linea e a prime considerazioni sulla domanda di trasporto. In conclusione, vengono offerte alcune preliminari considerazioni attinenti alla necessità di considerare l'intervento non come mero progetto di natura infrastrutturale, bensì, in un ottica di sistema, accanto all'attivazione di misure di incentivazione della domanda. A tal proposito, su input della Commissione, viene sottolineato come nonostante la crisi economica abbia influito negativamente sulla domanda degli operatori economici con riferimento alla tratta in oggetto, si possa notare una flessione della stessa precedente alla crisi e come le previsioni della domanda formulate nel 2006 prevedessero flussi superiori all'attuale capacità della linea.

8. Informativa sulle attività di Comunicazione

Il MIT ha illustrato le iniziative poste in essere per garantire una corretta diffusione delle azioni previste dal PON, coerentemente con quanto stabilito dal Piano Operativo di Comunicazione..

Nello specifico il MIT sottolinea che rivestono particolare importanza le seguenti attività:

- manifestazione espositiva FORUM PA 2010 Mostra convegno dell'innovazione nella PA e nei sistemi territoriali, dal 17 al 20 maggio 2010 presso la Nuova Fiera di Roma;
- modifica del messaggio creativo presentato dal RTI in sede di gara;
- *flight* della campagna pubblicitaria dedicata al Programma (febbraio e maggio 2010);
- primo volume della collana "I Quaderni del PON Reti e Mobilità";
- primo libro fotografico (con allegato reportage video) avente ad oggetto il porto di Taranto e l'interporto di Bari.

Il MIT sottolinea come le attività di comunicazione abbiano permesso la divulgazione di un consistente numero di pubblicazioni (depliant, quaderni, libri fotografici, ecc.), la creazione di un sito interamente dedicato al PON ("<http://www.mit.gov.it/ponreti>"), la rielaborazione del messaggio creativo presentato dal RTI in sede di gara (è stata sviluppata una proposta creativa caratterizzata dalla composizione della scritta PON attraverso alcune immagini relative alle quattro modalità di trasporto e utilizzato il *claim* "Perché l'Europa passa da qui" con il quale si vuole sottolineare l'importanza che lo sviluppo del sistema per la logistica ed il trasporto delle merci nei territori obiettivo Convergenza ha per la crescita economica del Paese, l'utilizzo di servizi pubblicitari (stampa quotidiana nazionale, *free press*, stampa periodica, affissione statica e dinamica, inserimento banner nei siti commerciali, ecc.) e l'organizzazione di eventi specifici (es. incontro con gli operatori del settore della logistica della regione Puglia).

9. Comunicazioni: Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale e Piano di Monitoraggio Ambientale e Focus territoriali

Il MIT presenta le attività del "Tavolo Interministeriale Ambiente" istituito il 17 marzo 2008 al



fine di assicurare il dialogo interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (AdG), Ministero dell'Ambiente (Autorità Ambientale) e Ministero dello Sviluppo Economico (MISE-DPS) sulle problematiche di natura ambientale legate alla implementazione del Programma. Le principali attività del Tavolo sono le seguenti:

- definizione di eventuali criticità relative alle attività connesse al monitoraggio ambientale del Programma;
- esame di eventuali criticità in materia ambientale;
- acquisizioni di pareri e dichiarazioni in materia ambientale, con particolare riguardo ai Grandi Progetti;
- valutazione della manifesta attuazione dei progetti ammessi al cofinanziamento rispetto agli obiettivi delle linee di intervento del Programma.

Per gli approfondimenti di carattere tecnico-specialistico il Tavolo si avvale del *Gruppo di Lavoro Sostenibilità ambientale del PON "Reti e Mobilità"*, istituito il 22 dicembre 2009 con disposizione dell'AdG. Il Gruppo di Lavoro opera in collaborazione con l'Autorità Ambientale presso il MATTM al fine di analizzare i temi trattati dal Tavolo Interministeriale Ambiente ed elaborare pareri ed approfondimenti tecnici e svolge le seguenti attività:

- garantire il supporto tecnico e specialistico al Tavolo Interministeriale Ambiente per il suo corretto ed efficace funzionamento;
- supportare l'Autorità Ambientale nelle attività connesse alla realizzazione e implementazione del sistema di monitoraggio degli effetti ambientali del Programma ed all'aggiornamento periodico della VAS.

Con riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) finalizzato al controllo degli effetti ambientali significativi del Programma viene messo in evidenza come lo stesso sia finalizzato, da un lato, alla verifica del grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel Rapporto Ambientale, dall'altro, al riscontro degli effetti ambientali significativi (positivi e negativi) riferibili all'attuazione del Programma al fine di proporre eventuali misure correttive per una eventuale rimodulazione dei contenuti e delle azioni previste nel Programma.

A conclusione della seduta del Comitato vengono sottoposti all'attenzione dei partecipanti i primi esiti derivanti dai focus territoriali, realizzati nelle Regioni Obiettivo Convergenza, pianificati nel corso della seduta del Comitato di Indirizzo ed Attuazione riunitosi a Roma il 3 marzo 2010. Tali focus nascono dalla necessità di rafforzare alcuni ambiti operativi al fine di stabilire sinergie (di intenti e di azione) utili ad ampliare il patrimonio conoscitivo dei diversi attori coinvolti e migliorare l'integrazione e il coordinamento delle azioni promosse ai diversi livelli istituzionali, sostenendo processi di sviluppo in cui le Regioni meridionali possano divenire, a tutti gli effetti, luogo di esportazione di opportunità di crescita. Il metodo di lavoro sotteso alla gestione dei focus è stato orientato al conseguimento dei seguenti risultati:

- consolidare e condividere il patrimonio conoscitivo esistente;
- prevenire o portare in emersione eventuali criticità da rimuovere con l'attivazione di appositi approfondimenti ("unità d'indagine");



- rafforzare o attivare ex novo sinergie e complementarietà tra interventi nazionali e regionali;
- individuare eventuali nuove progettualità da finanziare a valere su PON o altri strumenti programmatori di livello nazionale (FIS, Legge Obiettivo) e regionale (FESR, FAS).

Ogni incontro territoriale è stato supportato da uno strumento operativo denominato “Scheda di rilevazione”; le ricostruzioni “di massima” effettuate attraverso la disamina della programmazione in atto sono state poi sistematizzate all’interno di “Tabelle di coerenza”. Le “Tabelle di coerenza” e le “Schede di rilevazione” hanno dunque costituito, rispettivamente, la base informativa e lo strumento operativo privilegiati per impostare e condurre i focus territoriali.

Per quanto concerne i partecipanti ai focus, si è cercato di coinvolgere i principali soggetti deputati alla gestione dei POR e, più in generale, della programmazione regionale unitaria 2007/2013, nonché altri soggetti che, in qualità di detentori di informazioni prevalentemente tecniche, potessero contribuire a rendere quanto più efficace questa prima fase del percorso. Gli esiti principali dei focus possono essere individuati, in primo luogo, nella condivisione di un approccio orientato all’“integrazione”, nonché nella predisposizione a sperimentare formule e prassi nuove ai fini di sostenere convergenze di interessi tra i diversi soggetti coinvolti.

Le riflessioni condotte a seguito del primo step operativo hanno portato in evidenza quattro “Sistemi Territoriali”: Trasversale “Tirrenico-Adriatica”, Corridoio I (TEN-T Berlino-Palermo), Sistema “Sicilia Orientale”, Trasversale “Tirrenico-Jonico-Adriatica” che costituiranno una base utile ad individuare, nelle successive fasi operative, “opportunità di sviluppo” e “anelli mancanti” riferiti alle grandi armature infrastrutturali. Inoltre, sono stati individuati dei macrotemi preminenti (ambiti in cui sussistono rischi di sovrapposizione e/o che richiedono un monitoraggio accurato, ambiti che presentano un elevato profilo di coerenza programmatica, ambiti che dimostrano una difficoltà nell’applicazione della normativa comunitaria, ecc.) da approfondire nel corso della seconda fase degli incontri con i referenti regionali.

A valle della presentazione delle attività oggetto dei focus il rappresentante del DPS pone l’attenzione sulla necessità di condividere i primi risultati degli incontri attraverso una nuova convocazione del CIA e/o l’attivazione di un tavolo ad hoc per un primo scambio delle risultanze emerse. La restituzione delle informazioni potrebbe avvenire anche attraverso la redazione di una nota sintetica afferente a quanto emerso nel corso della prima fase dei focus.

L’AdG del PON accoglie la proposta, facendo, tuttavia, presente che il CIA rappresenta il punto di arrivo di un percorso ancora in fase di finalizzazione, attraverso una seconda fase di incontri maggiormente orientati all’approfondimento delle progettualità finanziate sui territori e collegate agli interventi programmati attraverso il PON Reti e Mobilità.

Infine, l’AdG dopo aver ringraziato i partecipanti al Comitato di Sorveglianza conclude i lavori dello stesso alle ore 18,30.