



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Comitato di Sorveglianza del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013: seduta del 17.05.2011

VERBALE

Data	Luogo di incontro
17.05.2011	MIT - Via Nomentana n. 2, Roma

Partecipanti	Struttura
Luciano Novella	Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
Francesco De Rose	Commissione Europea – D.G. Regio
Pietro Baratonò	Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdG)
Massimo Boldrini	Autorità di Certificazione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdC)
Giovanni Infante	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Maria Rita Antonini	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Letterio Denaro	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Alessia Pandolfi	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Gian Piero Di Muro	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Rosanna Manetta	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Philomene Gattuso	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Paolo Petriccione	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)
Daniela Dotti	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (UCIL Asse III)
Maurizio Bosco	MIT
Fabio Croccolo	MIT NVVIP
Venere Vignola	MIT NVVIP
Paolo Sappino	MIT – A.G.A.T.A.
Luciano Brenci	MIT – A.G.A.T.A.
Stefano Iafrate	MIT – Autorità di Audit (AdA) PON Reti e Mobilità 2007/2013
Emanuele Feola	MEF – IGRUE
Aglaia Murgia	MISE/DPS – DG PRUC



Partecipanti	Struttura
Mario Vella	MISE/DPS – UVER
Oriana Cuccu	MiSE/DPS – UVAL
Carmela Giannino	MISE/DPS – DG PRUN
Michele Di Girolamo	MISE/DPS – UVER
Bruna Kohan	MATTM
Tommaso Merlino	UGL
Giuseppe Mele	Confindustria
Stefano Colotto	CISL
Federica Scipioni	Unioncamere
Donato Berhardo Ciddio	UIL
Domenico Rizzi	Confcommercio
Romain Boccognani	ANCE
Luigi Zinno	Regione Calabria
Marina Habetswaller	Regione Campania
Carmela Iadaresta	Regione Puglia
Vincenzo Falgares	Regione Sicilia
Barbara Rubino	ANAS
Maura Sabato	ANAS
Riccardo Olivieri	ANAS
Andrea Marotta	ENAC
Federica Di Paolo	ENAC
Claudio Pastore	ENAV SpA
Arturo Guida	ENAV SpA
Marco Michele Gentile	UIRNET
Raffaele Sirolli	RFI SpA
Andrea Ruggiero	FS SpA
Paolo Parrilla	FS SpA
Giovanni Sarcia	Autorità Portuale Augusta
Domenico Daraio	Autorità Portuale Taranto
Alberto Bracci Laudiero	Autorità Portuale Napoli
Carmine Campana	Autorità Portuale Brindisi
Francesco Bella	Coordinatore GdL “Sostenibilità Ambientale”
Roberto Perricone	GdL “Sostenibilità Ambientale”
Angelo Di Lauro	GdL “Sostenibilità Ambientale”
Giovanni Poleggi	Valutazione Pon Reti e Mobilità 2007/2013
Marzia Legnini	Valutazione Pon Reti e Mobilità 2007/2013
Fulvio Lino Di Blasio	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Enrica Sellan	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013



Partecipanti	Struttura
Domitilla Morandi	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Michele Fenucci	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Mohana Simone	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Maria Antonietta Giorgi	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Antonino Tedesco	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Pierfrancesco Sanchirico	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Federica Santini	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Simona Insabella	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Marco Caporale	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Marta Verdi	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Andrea Giustini	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Maria Pia De Paolis	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Angela Marmolino	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Paolo Lio	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Emanuele Zini	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Sara Montanari	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Valentino Lisa	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Lucia Mastrodonato	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Patrizia Pronti	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Gianluca Palmara	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Clementina Persico	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Debora Coco	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Pierfrancesco Tacoli	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013

1. Oggetto dell'incontro

Il Comitato di Sorveglianza (CdS) del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 si è riunito in data 17 maggio 2011 alle ore 10,00 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per discutere i seguenti argomenti all'Ordine del Giorno (OdG):

1. Approvazione dell'OdG
2. Stato di attuazione del PON "Reti e Mobilità":
 - 2.a. Stato di attuazione finanziaria e avanzamento finanziario al 30.04.2011
 - 2.b. Obiettivo di spesa al 31.10.2011 e al 31.12.2011 e Previsioni di Spesa al 31.12.2011
 - 2.c. Informativa sul quadro attuale degli interventi: progetti ammessi a finanziamento (presentazione del IV Decreto) e aggiornamento Grandi Progetti (con evidenza dei Progetti nuovi)
3. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2010
4. Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di Monitoraggio:
 - 4.a. Sistema di Gestione e Controllo:



- Comunicazione delle modifiche relative alla fase di selezione degli interventi
- Comunicazione delle modifiche relative ad alcuni aspetti dei controlli di primo livello
- 4.b. Sistema di Monitoraggio
- 5. Informativa sulle attività di Valutazione: Rapporto di Valutazione e approfondimento sull'itinerario Gioia Tauro-Taranto
- 6. Informativa sulle attività di Comunicazione
- 7. Comunicazioni:
 - 7.a. Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale" e Piano di Monitoraggio Ambientale
 - 7.b. Attuazione della Linea di Intervento I.4.1: pubblicazione di un bando per regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche
 - 7.c. Modalità operative per la riprogrammazione
- 8. Varie ed eventuali

2. Evidenze emerse

1. Approvazione dell'Ordine del Giorno

Il Direttore Generale della Direzione per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali, dr. Novella, apre la seduta del Comitato di Sorveglianza (CdS) del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 invitando a cogliere questa occasione per discutere e affrontare le criticità del Programma e trovare, con pieno spirito collaborativo, possibili soluzioni per risolverle in tempo utile. Ciò anche perché il PON è un programma di investimenti sul quale sono riposte molte aspettative e, soprattutto a fronte della sempre maggiore scarsità di risorse pubbliche e degli ulteriori stralci operati negli ultimi anni a livello nazionale, i finanziamenti comunitari sono oltremodo decisivi per lo sviluppo del Mezzogiorno.

Il Direttore passa quindi la parola all'Autorità di Gestione (AdG) per la conduzione dei lavori del Comitato.

Prima di dare lettura dei punti all'Ordine del Giorno, l'AdG rappresenta che la *governance* del PON "Reti e Mobilità" è un aspetto su cui è stata rivolta grande attenzione, da parte di tutti gli Uffici preposti alla sua attuazione e gestione, attraverso la conduzione di tre principali linee d'azione: l'organizzazione dei *focus* territoriali, la rivisitazione delle procedure di controllo, la puntualizzazione delle tempistiche di realizzazione degli Interventi. Tutto questo perché programmare e riprogrammare opere infrastrutturali è una questione non facile, e lo è in particolar modo quando bisogna partire da progetti nuovi, come nel caso del PON "Reti e Mobilità" che, contrariamente a quanto avvenuto nel periodo 2000-2006, non può avvalersi di progetti coerenti. Rappresenta dunque, a fronte di questo scenario, di aspettarsi un significativo supporto da parte della Commissione Europea (CE) nella realizzazione degli Interventi, anche accelerando quanto più possibile le procedure di approvazione delle Schede Grandi Progetti (GP).

Fatta questa premessa, l'AdG sottopone all'approvazione del Comitato l'Ordine del Giorno. Il



Comitato di Sorveglianza approva l'OdG.

2. Stato di attuazione del PON "Reti e Mobilità"

L'Autorità di Gestione espone lo stato di avanzamento del Programma rappresentando che in corso d'opera sono emerse alcune criticità soprattutto a seguito di una serie di *audit* effettuati nell'ultimo anno. Alla luce di quanto emerso in occasione di tali *audit*, infatti, si è reso necessario apportare delle migliorie in termini di *governance* e, al contempo, in relazione ai sistemi procedurali per una più efficace gestione complessiva.

Si passa quindi a dare informativa al Comitato in merito allo stato di attuazione del PON, agli obiettivi di spesa e al quadro degli interventi attualmente ammessi a finanziamento.

2.a. Lo Stato di attuazione finanziaria e avanzamento finanziario al 30.04.2011

L'Autorità di Certificazione (AdC) introduce il tema sottolineando che si è provveduto a sistematizzare alcune fasi procedurali del Programma e a rafforzare alcuni meccanismi di controllo con riferimento non solo ad adempimenti specifici (quali: regola dell' "N+2", Certificazione della spesa), ma anche a garanzia di una piena coerenza e di un maggior rigore dell'intero sistema gestionale, soprattutto con riferimento ai ruoli e ai compiti dei Responsabili di Linea di Intervento, dei Beneficiari e del Sistema di monitoraggio. In particolare, è stata revisionata la parte dei controlli ante certificazione delle spese, così da poter completare le attività di controllo prima di procedere con la richiesta di rimborso ai Beneficiari da parte della CE.

A seguito del giudizio negativo espresso dalla Commissione in merito alle procedure di gestione, l'AdC informa che sono in corso di predisposizione le modifiche richieste e pertanto, come sarà illustrato al punto 4 dell'OdG, la situazione si dovrebbe risolvere in tempi brevi. Esitati i controlli inerenti la Certificazione, sarà possibile risolvere il problema della sospensione dei pagamenti da parte della CE, formalmente comunicata nel marzo 2011.

Partendo dai dati di monitoraggio finanziario aggiornati al 30.04.2011, l'AdC illustra lo stato di avanzamento finanziario specificando che sono già state attivate risorse per un importo pari al 95,72% della dotazione finanziaria complessiva; evidenza inoltre gli impegni e i pagamenti sostenuti dai singoli Beneficiari con riferimento a tale data.

2.b. L'Obiettivo di spesa al 31.10.2011 e al 31.12.2011 e le Previsioni di spesa al 31.12.2011 (aggiornamento al 30 aprile 2011)

L'AdC informa che, al fine di definire gli obiettivi di spesa per l'esercizio finanziario in corso, è stato attivato un processo che ha coinvolto i Responsabili di Linea d'Intervento (RLI), i Beneficiari e il Responsabile dell'Ufficio Controlli di Primo Livello (UCIL). Tale attività ha consentito all'AdC stessa di poter inviare alla Commissione, entro il 30 aprile 2011 (termine ultimo ex art. 76 Reg. CE 1083/2006), una previsione di spesa quanto più affidabile possibile.



L'AdC prosegue illustrando gli obiettivi finanziari da raggiungere (in termini di impegni e di certificazione) per non incorrere nel rischio di riprogrammazione delle risorse alla luce di quanto disposto in attuazione della Delibera CIPE n. 1/2011 (e segnatamente dal documento *"Iniziativa di accelerazione e riprogrammazione dei Programmi comunitari 2007-2013"* approvato dal Comitato Nazionale per il Coordinamento e la Sorveglianza della Politica Regionale Unitaria del QSN tenutosi in data 31 marzo 2011). L'analisi effettuata mostra che, con riferimento al target di impegni da raggiungere al 31 maggio e al 31 dicembre 2011 (rispettivamente il 100% e l'80% dell'obiettivo programmatico), ad oggi non si ravvisano problemi di riprogrammazione.

Con riferimento invece al target di certificazione da raggiungere al 31 ottobre 2011 (70% dell'obiettivo programmatico), l'AdC informa che l'importo ammonta a circa 17 M€ e che anche per quanto concerne detto target non si ravvisano problemi per il suo raggiungimento: l'AdC dichiara, infatti, di aver già ricevuto la documentazione relativa a circa 25 milioni di euro di spese (rinvenienti dagli interventi relativi alla Galleria Coreca – RFI – e all'aeroporto di Napoli Capodichino – ENAV) per i quali si prevede di aver terminato i controlli di primo livello ed aver effettuato quelli relativi alla certificazione entro la scadenza estiva; l'esito positivo dell'attività di certificazione relativa a tale importo consentirebbe, quindi, di rispettare il target prefissato di circa 17 M€.

Inoltre, con riferimento alla soglia regolamentare da raggiungere entro il 31.12.2011 per non incorrere nel disimpegno automatico dell' "N+2", l'AdC fa presente che, a fronte di una soglia minima di spesa da raggiungere pari a € 115.083.296, si prevede di certificare entro il 31.12.2011 una quota pari a € 133.673.032, superando così la soglia minima di spesa per un importo pari a € 18.589.736.

L'AdC conclude l'esposizione di questo punto indicando che quanto sin qui espresso in merito all'avanzamento finanziario del PON, alle previsioni di spesa e ai dati da certificare è circostanziato da elementi che, al momento, rassicurano l'Amministrazione sul rispetto della regola "N+2" anche per il 2011.

Il Rappresentante dell'UGL esprime alcune perplessità in merito alla potenziale precarietà degli elementi su cui si basano le previsioni di spesa comunicate dall'AdC e, dunque, al concreto raggiungimento dell'obiettivo di spesa a fine anno. In particolare rileva che, da una lettura incrociata dei paragrafi 2.1.1 e 2.3 del RAE 2010 e di quanto appena comunicato dall'AdC, sembrano emergere delle criticità notevoli per la sussistenza dei seguenti fattori concomitanti:

- a) l'eliminazione del progetto "Palermo-Ogliastrillo";
- b) la sospensione di giudizio, da parte degli organi competenti, su alcune operazioni ammesse a finanziamento;
- c) il blocco dei pagamenti, recentemente disposto dalla CE, e un probabile disallineamento tra i tempi di corrispondenza con la Commissione stessa e i tempi tecnici necessari per



l'espletamento delle procedure di certificazione delle spese.

Chiede dunque all'AdG se i suddetti fattori non siano tali da costituire un forte ostacolo al raggiungimento degli obiettivi di spesa appena enunciati.

Con riferimento all'interrogativo posto dal Rappresentante dell'UGL l'AdC chiarisce che, pur essendo già in corso di predisposizione le modifiche richieste in relazione ai meccanismi procedurali, non si può sapere con certezza quando verranno sbloccati i fondi da parte della Commissione, né si possono avere certezze riguardo ai dati previsionali di spesa: quello che, invece, si può sostenere con certezza è che il processo attivato riesce a dare garanzie con riferimento alla "legittimità" della spesa sostenuta dai Beneficiari, piuttosto che al raggiungimento dell' "N+2". Sottolinea, tuttavia, che non sussistono elementi preoccupanti in tal senso e chiarisce che il blocco dei pagamenti è un fattore che non incide sul processo di certificazione: ai fini dell' "N+2" è infatti possibile certificare comunque, mentre non è possibile ottenere i rimborsi da parte della CE e quindi potrebbe generarsi, semmai, una sofferenza dei Beneficiari.

L'AdG prende la parola e precisa, innanzitutto, che l'intervento eliminato è quello relativo alla "Variante di Cannello-Napoli" e non, come precedentemente indicato dal Rappresentante dell'UGL, l'intervento "Palermo-Ogliastrillo". Fa inoltre presente che le controdeduzioni formulate ai rilievi della CE e, conseguentemente, le revisioni da apportare in corso d'opera al Si.Ge.Co. sono state condivise in via preventiva con la CE in un incontro tenutosi recentemente a Bruxelles, e che le interlocuzioni avute sono tali da assicurare una rapida evoluzione della situazione di stallo creatasi.

Il Rappresentante della CE interviene confermando sia le rassicurazioni espresse dall'AdG in merito alle prossime revisioni del Si.Ge.Co. e alla celerità con cui troverà risoluzione il problema della sospensione dei pagamenti, sia la precisazione fornita con riferimento alla "Palermo-Ogliastrillo". Ritiene, tuttavia, che per stare più tranquilli il delta per scongiurare il disimpegno automatico dovrebbe essere maggiore rispetto a quanto previsto; invita pertanto gli Uffici competenti ad accelerare quanto più possibile le attività di controllo sulla spesa da certificare entro l'anno in corso.

L'ing. Murgia del MiSE-DPS riprende i punti salienti del quadro previsionale prospettato dall'AdC ed esprime al riguardo alcuni elementi di preoccupazione:

- a) le previsioni di spesa da certificare (pari a c.ca 133,00 Meuro) si fondano su dati riferiti ai pagamenti già effettuati dai Beneficiari;
- b) allo stato attuale risulta che i controlli di primo livello sono stati effettuati con riferimento a soli 25,00 Meuro, quindi solo una minima quota dell'importo necessario a raggiungere l'obiettivo programmatico è pronta per essere certificata;
- c) per i rimanenti 118,00 Meuro tutto dipende da:
 - le modifiche da apportare al SiGeCo.,



- la durata delle attività di controllo,
- il grado di cooperazione dei Beneficiari.

A fronte di tali considerazioni invita dunque tutti i soggetti coinvolti a vario titolo nell'attuazione del Programma, ma in particolare i Beneficiari, a mantenere alta l'attenzione su questo fronte ai fini di garantire una sana, efficiente e strategica gestione del PON.

2.c. Informativa sul quadro attuale degli interventi: progetti ammessi a finanziamento (presentazione del IV Decreto) e aggiornamento Grandi Progetti (con evidenza dei Progetti nuovi)

L'ing. Infante del MIT delinea il percorso che ha portato all'emanazione del IV Decreto di ammissione a finanziamento di progetti rappresentando che tale percorso si è sostanziato degli esiti dei *focus* territoriali, tenutisi nelle quattro Regioni Convergenza nel corso del 2010, e della necessità di garantire – come previsto dal PON e su espresso invito della Commissione – una concentrazione di risorse finanziarie sul collegamento ferroviario Gioia Tauro-Taranto-Bari.

Prosegue indicando che le novità del IV Decreto, emanato nel settembre 2010, riguardano principalmente l'ammissione a finanziamento di alcuni progetti ferroviari sulla tratta Gioia Tauro-Taranto-Bari e di interventi afferenti l'*Intelligent Transport System* (ITS). Procedo poi con una disamina della situazione attuale dei Grandi Progetti rispetto a quelli programmati fornendo dettagli sulle Schede presentate dall'AdG tramite il sistema SFC e su quelle già decise da parte della CE.

Conclude questo punto comunicando che, in ragione di alcune criticità riscontrate in corso d'opera, si è provveduto ad assestare la lista degli interventi ammessi a finanziamento ridimensionando il progetto del "Nodo ferroviario di Bari" e stralciando dal PON la "Variante Napoli-Cancello".

Nell'ambito del processo di riprogrammazione in atto, e aprendo al riguardo una riflessione di ordine più generale, il Rappresentante dell'ANCE dr. Boccognani chiede se siano in qualche modo trasferibili sul PON "Reti e Mobilità" eventuali risorse comunitarie (stimate sull'ordine di 1 miliardo di Euro) rinvenienti dai POR o da altri PON, così come già previsto a favore del PON "Ricerca e Competitività" e del POIn "Energia" nel documento approvato a fine marzo dal Comitato Nazionale per il Coordinamento e la Sorveglianza della Politica Regionale Unitaria del QSN (*"Iniziativa di accelerazione e riprogrammazione dei Programmi comunitari 2007-2013"*).

In merito alla domanda posta dal Rappresentante dell'ANCE l'AdG informa che, oltre al confronto aperto tra MIT e Regioni Convergenza attraverso i *focus* territoriali, nei mesi scorsi il MISE-DPS ha avviato un percorso di cooperazione Stato/Regioni su alcuni temi specifici (vd. R&S, scuola, energia), mentre è assai complicato, allo stato attuale della



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

programmazione, impostare uno analogo per il settore delle infrastrutture; esprime comunque di aver già dato, nell'ambito delle interlocuzioni avute con il DPS, piena disponibilità ad andare in soccorso delle Regioni mettendo a disposizione delle stesse alcuni interventi presentati dagli Enti sul PON ma che, a seguito del processo di valutazione effettuato dal MIT, sono stati ritenuti inammissibili in quanto non coerenti con l'obiettivo specifico 6.1.1 del QSN a cui fa riferimento il Programma.

Sul tema interviene il Rappresentante del MiSE-DPS ing. Murgia sottolineando che le risorse da riprogrammare, e le relative modalità, vanno decise dallo Stato – e non in via autonoma da ciascuna Amministrazione – nonché nel pieno rispetto delle regole comunitarie. Prosegue rappresentando due ulteriori elementi di cui è necessario tenere conto: innanzitutto, è possibile aiutare le Regioni solo se gli Enti attuatori sono concretamente in grado di spendere le risorse; il PON "Reti e Mobilità" ha poi il grosso vincolo di dover finanziare esclusivamente la logistica del settore merci, e non è facile trovare spazio per finanziare questo tipo di interventi nei POR. Conclude indicando che, nell'ambito di una collaborazione interistituzionale tra Amministrazioni titolari di Programmi Operativi e sulla base di un confronto con la Commissione (con la quale è sempre necessario relazionarsi), a fronte di valide proposte progettuali si potrebbero verificare valutazioni positive tali da ottenere la concessione di ulteriori finanziamenti comunitari.

Il Rappresentante della CE dr. De Rose pone all'attenzione del Comitato la necessità di procedere quanto prima con la revisione e la valorizzazione del set di indicatori a fronte delle modifiche apportate alla lista degli interventi ammessi a finanziamento. Sottolinea inoltre che potrebbe rendersi necessaria una modifica del PON qualora in futuro dovesse cambiare fortemente il parco progetti del Programma.

Sulla questione sollevata dal Rappresentante della CE interviene l'ing. Murgia del MiSE-DPS rappresentando che, a suo avviso, non vi sia motivo per parlare di "modifica del PON" dal momento che la selezione di nuovi progetti non necessariamente comporta una revisione della strategia; di conseguenza, non risulterebbe necessario ritoccare neppure la batteria del set di indicatori.

L'AdG chiude questo punto all'Ordine del Giorno condividendo quanto appena espresso dal DPS e sottolineando che il Programma, comprese le nuove progettualità introdotte, continua ad operare sui Corridoi prioritari (Corridoio I e Autostrade del Mare); ritiene, pertanto, che la strategia rimanga la stessa.

3. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2010

L'AdG fa presente che il Rapporto Annuale di Esecuzione (RAE) 2010 è stato redatto sulla base di quanto previsto dal nuovo Regolamento (CE) n. 832/2010 del 17 settembre 2010 (che ha modificato il Regolamento n. 1828/2006) e tenendo conto delle indicazioni e degli orientamenti forniti dalla CE tramite apposite note, nonché sulla base del documento



“Indicazioni per individuazione e trasmissione dei Core Indicators richiesti dalla Commissione Europea - Marzo 2010”, predisposto dall’UVAL e diffuso con apposita 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 03.05.2011. Informa inoltre che in sede di Riunione tecnica, tenutasi il giorno precedente, sono state avanzate e discusse le osservazioni formulate dalla Commissione Europea e dall’UVAL; tali osservazioni sono state ritenute in larga parte accoglibili e, pertanto, se ne terrà conto nella stesura definitiva del Rapporto.

Aprè dunque la discussione su questo punto invitando i membri del Comitato a presentare eventuali osservazioni al documento preventivamente trasmesso.

La dr.ssa Cuccu dell’UVAL interviene sottoponendo all’attenzione del Comitato la generale necessità, in questa specifica fase della programmazione, di operare lungo due direttrici fondamentali:

- attivare un processo di “autovalutazione” dei PO, così come deciso nell’ambito dell’Incontro annuale con la CE tenutosi a Cagliari nell’ottobre 2010, ai fini di supportare e orientare possibili revisioni dei Programmi;
- procedere con la revisione e quantificazione degli indicatori (compresi i *Core Indicators*), anche perché da un’analisi condotta dall’UVAL su tutti i PO è emerso che sono numericamente eccessivi e, spesso, non monitorabili; su tale argomento è dunque necessario:
 - creare le condizioni affinché si possa dar conto delle realizzazioni e dei risultati via via conseguiti;
 - che l’AdG si impegni a monitorare effettivamente gli indicatori così identificati, dotandosi delle risorse e degli strumenti utili a farlo.

In particolare la dr.ssa Cuccu sottolinea che il percorso di revisione degli indicatori è finalizzato alla semplificazione, sia in termini quantitativi che qualitativi, del set di indicatori (con particolare attenzione ai *Core Indicators*), oltre che ad una omogeneizzazione delle grandezze per consentire una più agevole aggregazione dei dati riferiti a stessi settori di intervento. Rappresenta inoltre che operare in tal senso appare quanto mai impellente perché il confronto effettuato a livello nazionale tra i RAE 2009 – dove per la prima volta sono stati adottati i *Core Indicators* – ha messo in evidenza molti errori/disallineamenti: è quindi opportuno cogliere l’occasione dei RAE 2010 per mettere a sistema le diverse batterie di indicatori contenute nei PO del QSN.

La dr.ssa Cuccu conclude l’intervento rappresentando che, con riferimento alla conduzione di tale attività, l’UVAL ha avanzato una proposta di collaborazione tecnica nel processo di revisione del set di indicatori del PON “Reti e Mobilità”. In particolare informa il Comitato che nella Riunione tecnica tentasi il giorno precedente si è deciso di operare, orientativamente, come segue:



- selezionare tra gli indicatori di impatto/di contesto quelli più significativi sui quali il PON andrà ad incidere maggiormente;
- semplificare i set degli indicatori di realizzazione e di risultato in modo da disporre di una batteria mirata e selettiva degli stessi, sulla quale, però, le azioni di monitoraggio dovranno essere più stringenti.

L'Autorità di Gestione accoglie la proposta di collaborazione dell'UVAL e, come stabilito in sede di Riunione tecnica, informa che il percorso appena rappresentato sarà attivato e possibilmente concluso entro la fine del prossimo mese di giugno. In particolare comunica che, qualora tale processo riesca a completarsi in tempo utile per l'imputazione e trasmissione del RAE con SFC, ne sarà data opportuna informativa predisponendo un apposito Allegato al RAE 2010; diversamente, si provvederà a darne evidenza al Comitato in un momento successivo.

L'arch. Sabato dell'ANAS chiede che l'Ente sia coinvolto nel percorso delineato per quanto attiene alla revisione degli indicatori stradali, e segnala anche la piena disponibilità a collaborare affinché per la valorizzazione degli stessi venga adottata, nei diversi Programmi, la medesima metodologia.

Nell'ambito del processo di revisione degli indicatori l'UGL invita a mantenere alta l'attenzione sia verso i parametri in materia di sicurezza del lavoro che verso le conseguenti ricadute degli interventi sul territorio in termini socio-economici ed occupazionali; nello specifico suggerisce di introdurre nuovi indicatori che valutino e segnalino le "quote" inerenti il fattore occupazionale con le conseguenti ricadute sul territorio di pertinenza. Conclude l'intervento rappresentando la piena disponibilità del Sindacato a dare il proprio contributo sull'argomento, al di là delle occasioni annuali in cui si tiene il Comitato.

In sede di CdS non vengono poste ulteriori osservazioni o richieste di integrazioni al RAE. L'Autorità di Gestione propone pertanto di procedere alla relativa approvazione, impegnandosi a ritrasmettere il documento a tutti i membri del Comitato con le modifiche e le integrazioni decise nel corso della Riunione tecnica tenutasi il giorno precedente e secondo le ulteriori indicazioni che saranno fornite nell'ambito del percorso appena delineato.

Il Comitato di Sorveglianza approva il RAE, ferme restando le integrazioni e le modifiche decise in sede tecnica.

4. Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di Monitoraggio

4.a. Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.)

L'arch. Carrano del MIT, Responsabile dell'UCIL per gli Assi I e II del PO, informa il Comitato che la versione vigente del documento Si.Ge.Co. è stata approvata alla fine del 2009 e che, nell'ambito di un processo di razionalizzazione complessiva dello stesso, sono in corso delle modifiche che vertono principalmente sul potenziamento delle procedure dei controlli di primo



livello; tale procedura riguarderà, nello specifico, il controllo del 100% della spesa effettiva sostenuta dai Beneficiari (e non il 100% delle operazioni) al fine di evitare la certificazione di spese per le quali si debba poi richiedere la de-certificazione, nonché il rafforzamento del processo di selezione degli interventi a seguito del ciclo di *audit* effettuati a vario titolo sul Programma.

Comunica inoltre che le suddette proposte di modifica sono state condivise in via preventiva ed informale con la CE e l'Autorità di Audit (AdA) dalla quale si dovrà ricevere l'approvazione definitiva.

L'AdG, nel rammentare ai Beneficiari che l'esito positivo del processo di revisione riguarda soprattutto loro, invita gli stessi a dare piena disponibilità e supporto a confrontarsi su questo tema.

4.b. Sistema di Monitoraggio

Con riferimento alle attività di monitoraggio il Referente del MIT ing. Denaro illustra le caratteristiche del Sistema Informativo Integrato (SIPONREM) destinato alla gestione e alla condivisione di tutti i dati relativi agli interventi del PON, dandone visione pratica al Comitato. Il Sistema, attualmente in esercizio, è costituito da diverse sezioni ed aree informative tra cui l'area gestionale e quella relativa all'analisi dei dati; esso prevede differenti profili di utenza secondo le competenze specifiche dei soggetti coinvolti ed il ruolo di ciascuno di essi nel processo di attuazione del Programma.

Fa inoltre presente che, essendo SIPONREM in costante perfezionamento, sono accoglibili eventuali osservazioni per il suo potenziamento e miglioramento. Informa infine che, al contempo, sono stati attivati corsi di formazione per l'utilizzo del Sistema da parte dei Beneficiari.

Con riferimento al Si.Ge.Co. in corso di revisione e al Sistema Informativo appena illustrato, il Rappresentante dell'UGL chiede che i membri del Comitato abbiano la possibilità di accedere alla documentazione ufficiale, quindi invita a predisporre delle profilature per l'accesso al Sistema. Rappresenta inoltre la piena disponibilità come parte sociale a contribuire al perfezionamento del Sistema stesso.

Al riguardo l'AdG si impegna a verificare la possibilità di rilasciare un'utenza specifica. Precisa comunque che, ad oggi, i dati di avanzamento del Programma (estratti da SIPOREM) sono disponibili sul sito web, come sarà meglio illustrato al successivo punto 6 dell'OdG.

5. Informativa sulle attività di Valutazione: Rapporto di valutazione e approfondimento sull'itinerario Gioia Tauro-Taranto

Il Valutatore indipendente apre questo punto all'OdG precisando che:



- l'informativa sul Primo Rapporto di Valutazione complessiva del Programma, illustrato di seguito, è data in via anticipata rispetto alla diffusione del documento, che seguirà a breve e che sarà reperibile sul sito web del PON;
- inizialmente non era prevista la stesura di questo Rapporto ma, a seguito di alcuni cambiamenti verificatisi nel contesto di attuazione e nel parco progettuale del PON, di concerto con l'AdG si è ritenuto opportuno acquisire da subito alcuni elementi ricognitivi sull'andamento complessivo del Programma, anche al fine di fornire suggerimenti per orientare possibili azioni per una sua revisione.

Procede dunque restituendo i contenuti principali del Rapporto e richiamando l'attenzione sui seguenti punti:

- il contesto di riferimento in cui opera il Programma è un contesto in forte evoluzione, anche perché il settore dei trasporti che, in Italia, ha maggiormente risentito dell'impatto della crisi è quello del trasporto merci su rotaia;
- a ciò si associa inoltre una riduzione consistente nella disponibilità di risorse economiche (in particolare del FAS), a cui hanno fatto seguito le modifiche del quadro normativo.

A fronte di tale scenario, il PON rappresenta ovviamente un bacino di interesse ancora più importante per lo sviluppo dei territori Convergenza.

Descrive poi brevemente il quadro progettuale attuale alla luce degli inserimenti e/o suddivisioni degli interventi per passare all'analisi sull'avanzamento finanziario e procedurale effettuata grazie ai dati di monitoraggio desunti da SIPONREM. Al riguardo evidenzia che al 31.12.2010 si registrano maggiori criticità sulle Linee d'Intervento I.3.1 (*"Sviluppo di sistemi informativi e informatici connessi alla logistica delle merci"*) e I.2.2 (*"Sviluppo di infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci"*).

Al contempo il Valutatore fa presente che il periodo di osservazione che va da fine 2010 a inizi 2011 è lo stesso in cui il Sistema di monitoraggio era appena entrato a regime, per cui gli utenti del sistema non sempre hanno saputo implementarlo correttamente; la valorizzazione degli indicatori è stata dunque un'operazione complessa poiché legata all'individuazione del parco progetti piuttosto che con riferimento al PON nel suo insieme, laddove il primo si è consolidato solo nel corso del 2010. Il Sistema di Monitoraggio è comunque considerato funzionale e aderente alla realtà dello stato di avanzamento dei progetti, soprattutto sul fronte procedurale.

Il Valutatore procede dando un'informativa generale sulle attività di comunicazione poste in essere e rappresentando anche gli esiti principali dell'analisi comparativa effettuata rispetto alla precedente programmazione (2000-2006).

In merito al primo aspetto esprime di aver elaborato un apposito approfondimento nel corso del 2010 e, anche in accoglimento delle riflessioni precedentemente formulate dal Rappresentante dell'UGL, sottolinea soprattutto la necessità di trovare modalità e strumenti



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

adeguati per esportare verso l'esterno la rilevante mole di informazioni contenuta nel Sistema di Monitoraggio.

Per quanto concerne invece l'analisi comparativa tra PON "Reti e Mobilità" e PON "Trasporti", evidenzia che si registrano delle significative discontinuità dovute, ovviamente, alle peculiarità dell'attuale periodo programmatorio; tali elementi sono riconoscibili soprattutto, oltre che nell'impossibilità di ricorrere ai cc.dd. progetti coerenti e/o volano, nella focalizzazione esclusiva sul trasporto merci, nell'alta priorità data alle modalità di trasporto sostenibile, nonché nei cambiamenti del contesto normativo e nella maggiore centralità assegnata all'AdG rispetto a funzioni prima assolute dai Responsabili di Misura o direttamente dai Beneficiari. Allo stesso tempo si possono riscontrare elementi di continuità e di evoluzione, quali: l'integrazione della componente ambientale; la centralità assegnata alla dimensione partenariale mediante il Comitato di Indirizzo e Attuazione (CIA); la realizzazione dei *focus* territoriali presso le regioni Convergenza, sui quali è necessario concentrare ulteriori sforzi ai fini di tenere maggiormente sotto controllo l'andamento dei progetti e stabilire le sinergie necessarie tra i diversi livelli programmatori. Sottolinea infine che, nonostante i forti elementi di discontinuità rilevati tra i due Programmi, si registra una velocità della spesa pressoché analoga.

Il Valutatore conclude la propria esposizione indicando alcuni elementi aggiuntivi rispetto a quanto già riferito nel precedente Comitato di Sorveglianza in merito all'approfondimento relativo alla tratta ferroviaria Gioia Tauro-Taranto-Bari. In particolare si sofferma sull'esposizione dei profondi cambiamenti intervenuti nel contesto normativo e delle politiche europee in materia, sulle conseguenze della crisi economico-finanziaria sul trasporto su rotaia e sui volumi di traffico delle realtà portuali interessate, sulle incertezze che pesano sul principale operatore nazionale (Divisione Cargo di Trenitalia) e sui mutamenti apportati al quadro progettuale del PON riguardanti gli investimenti sulla tratta. Sottolinea che il quadro rappresentato fa emergere alcuni segnali positivi riguardanti le previsioni sulla ripresa della domanda di trasporto e l'assunzione di alcune decisioni orientate a sfruttare maggiormente le potenzialità offerte dalla tratta. Il quadro rimane però ancora caratterizzato da forti elementi di incertezza riguardanti la situazione conflittuale del mercato ferroviario in merito al completamento del processo di liberalizzazione, l'andamento dei flussi sulle realtà portuali interessate e le conseguenze sulla potenziale domanda di trasporto, il livello procedurale arretrato dell'intervento sul *gateway* ferroviario di Gioia Tauro.

In riferimento all'adeguatezza del Sistema di Monitoraggio del PON, il Rappresentante della CE chiede se l'Amministrazione si sia già attrezzata, ed eventualmente con quali modalità organizzative, per effettuare la rilevazione statistica del traffico merci su rotaia non solo rispetto alla tratta Gioia Tauro-Taranto-Bari ma con riferimento all'intera area Convergenza; infatti, a fronte della compresenza di più operatori ferroviari, reperire dati solo sulla base delle informazioni fornite dall'operatore principale potrebbe condurre a dei risultati parziali.

Sull'argomento della Gioia Tauro-Taranto-Bari interviene il Direttore Generale dell'Ufficio per



la regolazione dei servizi ferroviari del MIT ing. Crocchio, nonché Presidente del NNVIP del Ministero, rappresentando che il problema delle scelte di politica industriale relative all'*incumbent* sia, in realtà, un falso problema poiché il mercato ferroviario è assolutamente liberalizzato e che non sia corretto legare le previsioni della domanda a tale tema anche perché nei territori interessati il mercato è assente e non si può "forzare" in tal senso.

Con riferimento all'interrogativo avanzato dalla CE, il Valutatore rappresenta un quadro d'insieme molto complesso data la difficoltà ad acquisire le informazioni da parte dei gestori delle infrastrutture ferroviarie e la rapida e costante evoluzione del contesto economico e normativo. Anche a seguito della crisi economica, si delinea infatti una situazione previsionale a livello nazionale molto incerta rispetto al contesto europeo di riferimento; a fronte di una forte diminuzione degli investimenti verso le infrastrutture ferroviarie, il PON ha destinato invece quote rilevanti di risorse, concentrandole in modo particolare verso la tratta Gioia Tauro-Taranto-Bari.

Esprime poi di concordare, in linea generale, con quanto affermato dall'ing. Crocchio sul fatto che non si possa tracciare un legame diretto tra l'andamento della domanda potenziale e l'attuale situazione del mercato, ma nel contempo sottolinea che certamente è un fattore importante da considerare e che il dibattito sull'effettiva liberalizzazione del mercato ferroviario è un elemento di scottante attualità sul quale persistono pareri discordanti.

La dr.ssa Giannino del MiSE-DPS sottolinea che, a livello nazionale, importi consistenti sono stati destinati a favore del trasporto ferroviario anche dal Fondo Infrastrutture Strategiche (FIS); è pertanto opportuno che tale aspetto venga considerato nella slide illustrata dal Valutatore laddove riprende lo studio effettuato dall'ANCE per rappresentare il contesto nazionale di allocazione delle risorse a favore del sottore delle infrastrutture.

In proposito interviene il Rappresentante dell'ANCE precisando che nelle stime illustrate dal Valutatore, e riprese dallo studio ANCE, è compreso il monte risorse assegnato con il FIS, manca solo la quota relativa ai Contratti di Servizio.

L'ing. Murgia del DPS fa notare che, molto probabilmente, anche nel Piano Sud si prevederà di assegnare ulteriori finanziamenti alla tratta ferroviaria in questione per interventi non ammissibili a valere sul PON, e quindi il Rapporto di Valutazione dovrà essere aggiornato in tal senso. Con riferimento invece a quanto affermato in precedenza dall'ing. Crocchio, esprime la necessità di domandarsi perché non c'è un mercato: è infatti evidente l'assenza di un mercato strutturato nei territori che non sono serviti dalle infrastrutture, ma c'è da chiedersi se determinate infrastrutture, come quella di cui si sta discutendo, possano avere la capacità di fare "da volano" e di creare fiducia negli operatori del settore. In tal senso ritiene che la Gioia Tauro-Taranto-Bari sia una grande scommessa per tutti i soggetti coinvolti a vario titolo nell'attuazione del PON, e sottolinea che gli Studi di valutazione aiutano proprio ad approfondire e comprendere meglio i diversi fattori su cui si fonda questa scommessa, non a fornire certezze.

In merito a quanto appena espresso dall'ing. Murgia e ai comportamenti dell'*incumbent*



interviene il dr. Parrilla di Ferrovie dello Stato per precisare che nell'organizzazione dell'Ente RFI è un venditore di tracce e che, inoltre, RFI è identificato dal PON come Beneficiario.

La dr.ssa Bertamino dell'UVAL suggerisce che siano previsti degli approfondimenti legati ai risultati attesi del Programma, almeno con riferimento ai suoi due obiettivi prioritari. Segnala inoltre l'opportunità di considerare cosa sta accadendo in ambito regionale, anche avvalendosi degli indirizzi contenuti nel documento di Valutazione operativa "*L'Analisi sistematica comune dei programmi cofinanziati dai Fondi Strutturali*" disponibile sul sito dell'UVAL.

Il Valutatore rappresenta che, ovviamente, nel lavoro svolto non è stato possibile ignorare il contributo "politico" (inteso nel senso di "politica industriale"): si tratta, tuttavia, di un nodo non ancora sciolto, e quindi i relativi approfondimenti potranno essere restituiti successivamente, nell'ambito di un Aggiornamento del Rapporto presentato oggi al Comitato.

Nell'associarsi alle considerazioni effettuate dall'ing. Murgia del DPS, la CE sottolinea che ci troviamo nell'ambito della politica di coesione, la quale è volta a promuovere lo sviluppo territoriale delle regioni Convergenza, e che pertanto si sta cercando di creare un mercato laddove questo non esiste; diversamente, non avrebbe senso tutto quello che si sta facendo con il PON. Raccomanda, infine, di continuare a monitorare ciò che succede nelle aree Convergenza.

6. Informativa sulle attività di Comunicazione

La dr.ssa Pandolfi del MIT illustra brevemente al Comitato le attività complessivamente svolte sul fronte della comunicazione nel periodo giugno 2010 - maggio 2011, secondo quanto già inserito nel Piano di Comunicazione, soffermandosi poi sull'esposizione delle attività maggiormente significative:

- la pubblicazione di un numero speciale della collana i *Quaderni del PON Reti e Mobilità* relativa ai primi esiti dei *focus* territoriali tenutisi presso le regioni Convergenza;
- l'indagine effettuata da parte della Doxa sugli operatori della Logistica a cui hanno fatto seguito *workshop* tematici presso le regioni interessate;
- un'ulteriore campagna pubblicitaria di divulgazione delle attività del PON tenutasi all'inizio del 2011.

Prosegue rappresentando che particolare impegno è stato profuso per la rielaborazione del sito *web* dedicato al PON ("<http://www.mit.gov.it/ponreti>"), segnalando che la versione attuale recepisce anche le indicazioni del Valutatore al fine di renderlo più accessibile e fruibile da parte degli utenti, nonché di interagire con gli altri sistemi informativi. Indica inoltre che è prevista la creazione di apposite aree dedicate al CIA e al Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale", attualmente in fase di costruzione, e ch'è stata già realizzata anche una sezione dedicata agli adempimenti a cui tutti i Beneficiari devono ottemperare in materia di



informazione e pubblicità (in particolare con riguardo ai cartelli di cantiere e alle targhe permanenti da esporre).

L'ing. Murgia del DPS apprezza il lavoro svolto e raccomanda, comunque, di dare evidenza sul *web* della quota di cofinanziamento Ue e della quota di cofinanziamento Stato, così da far conoscere anche al vasto pubblico quanto l'Europa contribuisce alla realizzazione del PON.

La dr.ssa Kohan del MATTM segnala la necessità di dare evidenza dei risultati conseguiti dal Programma sotto il profilo ambientale. Chiede inoltre se sia prevista un'area dedicata al Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del PON.

In merito alla comunicazione e diffusione dei risultati del PON, e quindi anche al progressivo affinamento del sito *web*, il Rappresentante dell'UGL segnala l'opportunità di aprire un'area interattiva riservata ai membri del Comitato in modo da poter stabilire un confronto più costante e proficuo al di là delle sedute annuali del CdS.

Per quanto attiene all'area dedicata al PMA del PON, la dr.ssa Pandolfi precisa che non è stata creata una apposita, ma che il relativo materiale è e sarà disponibile nella sezione "documentazione" assieme a quello afferente le attività del GdL "Sostenibilità Ambientale". Al riguardo anche l'arch. Antonini assicura che tutta la documentazione afferente i profili ambientali del PON sarà resa disponibile sul sito *web*.

L'AdG chiude la trattazione di questo punto all'OdG impegnandosi a:

- dare evidenza sul sito della quota di cofinanziamento Ue e della quota di cofinanziamento Stato;
- rendere visibili i risultati conseguiti dal PON sotto il profilo ambientale;
- vagliare l'opportunità di aprire un'area interattiva riservata ai membri del CdS.

7. Comunicazioni

7.a. Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale" e Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Referente del MIT in materia ambientale arch. Antonini introduce questo punto illustrando nel dettaglio il percorso che ha portato all'elaborazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) e informando che il Piano è stato redatto con il supporto del Gruppo di Lavoro "Sostenibilità ambientale" nonché condiviso con tutti gli attori interessati. Segnala inoltre al Comitato che si tratta del primo PMA approvato a livello nazionale e che il documento è disponibile sul sito *web* del PON.

Passa dunque la parola al Coordinatore del Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale" prof. Bella il quale illustra le principali caratteristiche dello strumento informativo che, operativamente, sarà utilizzato ai fini del monitoraggio ambientale del PON. Segnala al riguardo che, in mancanza di un unico sistema dedicato, si è optato per utilizzare il *software freeware* QGIS già integrato con una prima base dati messa a disposizione dal Servizio



Sistemi Informativi del MATTM; il sistema così configurato potrà comunque interfacciarsi con altri sistemi già in uso presso gli Enti interessati (SIPONREM del MIT e DIVA del MATTM).

Indica inoltre ch'è stata ampliata la base cartografica a tutte quattro le regioni Convergenza e che sono in corso di implementazione delle apposite *Schede per singolo intervento* contenenti i dati e le informazioni di carattere ambientale. Nei prossimi mesi sarà avviata l'attività di quantificazione degli indicatori esposti nel PMA, e segnatamente: gli indicatori "di contesto"; gli indicatori "di processo" o "di attuazione" del PON; gli indicatori "di variazione" (o di contributo alla variazione) del contesto.

Conclude rappresentando che i passi più impellenti e che richiedono maggiore impegno sono quelli relativi a:

- l'attività di valorizzazione degli indicatori "di contesto" utili a effettuare, successivamente, la valutazione degli effetti ambientali del PON: tale attività, infatti, comporta l'acquisizione di dati e informazioni presso soggetti/enti molteplici, e pertanto dovrà essere adeguatamente organizzata;
- l'elaborazione del 1° Report di Monitoraggio Ambientale, il quale dovrà essere ancorato – oltre che su dati qualitativi – su dati quantificati a seguito delle attività di monitoraggio e implementazione del PMA.

La dr.ssa Kohan del MATTM richiama l'attenzione sul fatto che il PMA dovrebbe costituire uno strumento utile a:

- effettuare il monitoraggio e la valutazione degli impatti ambientali complessivi del Programma; segnala infatti la necessità di effettuare il monitoraggio e la valutazione di un Programma nel suo insieme, e non quelli di un singolo intervento o di una sommatoria dei diversi progetti che lo compongono;
- supportare eventuali azioni di riprogrammazione; diversamente, da quanto si evince dalle slide relative al processo di un'eventuale riprogrammazione del PON (messe preventivamente a disposizione del Comitato) non vi è traccia di questo aspetto.

Chiede inoltre all'AdG se vi siano risorse adeguate per implementare il PMA.

Con riferimento alle riflessioni avanzate dalla dr.ssa Kohan, l'AdG chiarisce innanzitutto che nel processo di un'eventuale riprogrammazione è previsto il coinvolgimento sia del MATTM che del GdL "Sostenibilità Ambientale" e che, pertanto, il ruolo del PMA in tale circostanza è da leggersi in *background*. Per quanto riguarda invece la disponibilità di risorse ai fini di implementare adeguatamente il PMA, esprime che l'Amministrazione sta vagliando le modalità più consone con cui procedere, anche – se del caso – attraverso una revisione del PO.

L'ing. Murgia del DPS suggerisce che le attività di *start up* dell'implementazione del PMA vengano quanto più possibile accelerate così da poter disporre di dati e informazioni utili alla riprogrammazione del PON; in particolare chiede uno sforzo affinché il 1° Report di



Monitoraggio Ambientale venga prodotto in tempo utile a supportare tale processo.

La dr.ssa Giannino del DPS condivide quanto appena richiesto in merito all'accelerazione delle attività afferenti il PMA e, inoltre, indica l'utilità che nelle *Schede per singolo intervento*, precedentemente menzionate dal prof. Bella, siano riportate anche eventuali opere di "compensazione ambientale".

L'arch. Sabato di ANAS condivide quanto richiesto dalla dr.ssa Giannino del DPS anche perché, altrimenti, gli interventi stradali continuano ad essere concepiti sempre come "ambientalmente non sostenibili": al contrario, non tutti gli interventi stradali sono da ritenersi tali, ad esempio ve ne sono molti tesi a decongestionare il traffico, così come rilevanti opere di compensazione vengono realizzate ai fini di rendere gli interventi stradali maggiormente sostenibili. Esprime infine la piena disponibilità di ANAS ad essere coinvolto nelle attività di definizione degli indicatori ambientali.

L'AdG chiude questo punto all'OdG accogliendo le raccomandazioni e i suggerimenti avanzati durante la seduta. In particolare si impegna a:

- predisporre il 1° Report di Monitoraggio Ambientale in tempo utile a supportare un eventuale processo di riprogrammazione del PON;
- riportare nelle Schede relative ai singoli interventi anche informazioni sulle eventuali opere di "compensazione ambientale".

7.b. Attuazione della Linea di Intervento I.4.1: pubblicazione di un bando per regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche

L'AdG informa che a seguito dei quattro *workshop* per gli operatori della Logistica, organizzati nella seconda metà del 2010, e del confronto avuto nei mesi scorsi con i competenti Uffici della CE si è deciso di procedere con la notifica della misura di aiuto. Tale scelta è stata necessaria per garantire il rispetto della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato e per consentire l'erogazione di aiuti mirati, evitando di dover allargare eccessivamente la "platea" dei potenziali beneficiari. Attualmente, dunque, è in corso la predisposizione dei documenti necessari alla pre-notifica, alla quale seguirà la notifica formale e la pubblicazione del bando.

Indica inoltre che, a latere della Linea di Intervento PON già ben strutturata, vi è l'intenzione dell'Amministrazione di attivare ulteriori confronti con le Regioni finalizzati a verificare l'opportunità di mettere in campo, in sinergia con i POR, altre iniziative sul fronte degli aiuti alle imprese del settore.

L'ing. Murgia del DPS manifesta particolare apprezzamento sulle modalità con cui è stata condotta l'iniziativa da parte del MIT, indicando che sicuramente rappresenta un buon esempio di integrazione tra settore delle infrastrutture e mondo produttivo, anche se si è trattato di un percorso lungo e impegnativo perché costruito "dal basso", con i territori;



l'indagine diretta preventivamente condotta sugli operatori del settore ha permesso, infatti, di comprendere i fabbisogni reali ed utilizzare in maniera adeguata le informazioni via via raccolte.

Anche il Rappresentante dell'UGL si associa agli apprezzamenti del DPS e manifesta la piena disponibilità del Sindacato a dare i contributi necessari affinché qualsiasi iniziativa concernente l'erogazione di aiuti/supporti alle imprese del settore possa essere portata a compimento con il massimo grado di efficacia.

L'AdG ringrazia per gli apprezzamenti avanzati e conclude sottolineando che, proprio per l'impegno investito e per l'importanza conferita da tutti a questa iniziativa, ci si aspetta anche un grande aiuto da parte della Commissione per velocizzare al massimo le fasi di pre-notifica e notifica.

7.c. Modalità operative per la riprogrammazione

L'AdG introduce questo punto premettendo che, al momento, si parla in via potenziale e che la riprogrammazione è un processo "di sistema": in quanto tale, un'eventuale riprogrammazione o revisione del PON necessita di una base informativa utile e aggiornata e, pertanto, farà leva sulla raccolta e sistematizzazione di più elementi nonché sul coinvolgimento di diversi soggetti (UVAL, Valutatore, Monitoraggio ambientale, etc.). Prosegue quindi con l'illustrazione del percorso indicando che, in linea orientativa, si procederà come segue:

- una prima ricognizione, presso gli Enti beneficiari, del reale stato di avanzamento degli interventi ammessi a finanziamento ai fini di determinarne i livelli di rischio;
- degli approfondimenti, in particolare con il contributo delle Regioni e con l'eventuale apporto di Associazioni di categoria, finalizzati a circoscrivere nuove opportunità di intervento.

Entrambi i passaggi, assieme al processo di "analisi sistematica" dei PO di recente proposto dall'UVAL, contribuiranno a definire *se e come* procedere con la revisione/riprogrammazione del PON.

Il Rappresentante del DPS ing. Murgia, nel condividere le modalità e il percorso delineati dall'AdG, raccomanda di attivare quanto prima possibile l'analisi di rischio enunciata, anche perché per il PON "Reti e Mobilità" la pratica dell'overbooking è sostanzialmente impossibile da applicare. Chiede inoltre che nel processo configurato vengano coinvolti sia il NVVIP del MIT che l'UVER.

Il dr. De Rose della CE lamenta che, nel corso dell'ultimo anno, non sono state fornite informazioni adeguate sull'andamento dei progetti ammessi a finanziamento. Chiede pertanto di:

- predisporre un apposito Allegato al RAE contenente i cronoprogrammi degli interventi,



perlomeno di quelli finanziariamente più consistenti, in modo da ovviare alla carenza del flusso informativo così come a quella degli indicatori; tali cronoprogrammi dovranno essere trasmessi alla CE anche periodicamente – ogni 4 mesi – oppure inseriti sul sito *web* del PON;

- fornire le informazioni richieste in occasione del *focus* sull'hub portuale di Gioia Tauro tenutosi lo scorso 31 marzo con RFI e Autorità portuale poiché, nonostante gli impegni presi in quella sede, ad oggi entrambi gli Enti interessati non hanno provveduto a trasmettere tali informazioni (dovevano infatti pervenire alla CE entro fine aprile).

Il dr. De Rose prosegue rappresentando che, in considerazione del percorso delineato dall'AdG per la riprogrammazione e a fronte delle situazioni di stallo rilevate con riferimento a diversi interventi del PON, per la Commissione ci sono degli interrogativi importanti che vanno risolti.

Innanzitutto, la CE chiede che venga al più presto chiarito se ed eventualmente in che modo strumenti programmatici come il Piano per il Sud, il PNL, il PGM (citati nelle slide) avranno impatti sulla riprogrammazione; al riguardo esprime di comprendere la volontà dell'Amministrazione di avere "flessibilità" nella gestione degli interventi, ma nel contempo rappresenta la necessità, per questo Programma, di accelerare quanto più possibile il processo di ricognizione e verifica precedentemente indicato dall'AdG.

Esprime poi la sussistenza di altre criticità di rilievo:

- l'intervento relativo al Porto di Augusta, per il quale è stata redatta e presentata alla CE la Scheda Grande Progetto ma che per essere definitivamente approvato è necessaria una sua migliore contestualizzazione mettendo in evidenza l'inquadramento del progetto nella strategia generale del Programma, nonché le sue interazioni con le ulteriori progettualità finanziate nell'area; più precisamente, segnala che l'intervento portuale in questione va effettuato ponendo attenzione alle sinergie tra porti (Autostrade del Mare, complementarietà con Porto di Catania), tra i porti e l'economia regionale/nazionale (Interporto Catania, beni agroalimentari siciliani, ecc.), all'intermodalità (collegamento con autostrada e soprattutto ferroviario con la Catania-Siracusa);
- l'intervento stradale della Licodia Eubea, per il quale è stata presentata una Scheda Grande Progetto ma che, per la Commissione, presenta elementi di non coerenza rispetto alla strategia del PON perché fa venir meno quel principio di concentrazione sulle armature infrastrutturali principali che, invece, va salvaguardato; in sostanza, nel caso specifico la Commissione si chiede qual è la differenza tra PON e POR, cioè quali sono i motivi per cui la Licodia Eubea viene finanziata sul PON anziché sul POR.

In ultimo, il dr. De Rose riprende quanto sostenuto in precedenza dall'ing. Crocchio in merito alla realizzazione della tratta ferroviaria Gioia Tauro-Taranto-Bari, e nello specifico la dichiarazione che là dove non c'è mercato è praticamente inutile fare alcuni interventi. In proposito manifesta che ritiene questa posizione quantomeno discutibile, perché è anche



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

possibile cambiare punto di vista e parlare di addizionalità nell'ambito delle politiche di coesione.

In merito a quanto sin qui esposto dal dr. De Rose interviene il Rappresentante del MiSE-DPS ing. Murgia condividendo, nella sostanza, le riflessioni sulla Licodia Eubea e le critiche mosse dallo stesso rispetto alle dichiarazioni di inutilità della Gioia Tauro-Taranto-Bari.

Non concorda, invece, su quanto espresso dal Rappresentante della CE in merito agli aspetti legati alla riprogrammazione, sottolineando che questa non riguarda solo le risorse comunitarie e che lo scenario nazionale è tuttora in evoluzione; al contrario, il parco progetti del PON si può considerare sufficientemente definito e quindi il processo di controllo e verifica delineato dall'AdG va assolutamente attivato. Rappresenta che, comunque, vi sono diversi motivi potenziali per cui dover riprogrammare, quali la mancata approvazione di una Scheda Grande Progetto da parte della Commissione oppure forti ritardi dell'iter procedurale di un intervento. Si parlerà quindi di "assestamento" del parco progetti del PON, piuttosto che di una sua riprogrammazione.

Su queste ultime considerazioni del DPS riprende la parola il dr. De Rose invitando ad utilizzare – se è davvero così – il termine "rettificazione" del parco progetti anziché parlare di "riprogrammazione" del PON: infatti, se si sostiene che il parco progetti è definito e che va attivato il processo di controllo e verifica, si dice semplicemente che l'AdG è chiamata a svolgere una delle sue attività quotidiane; mentre alla riprogrammazione si pensa andando al di là della verifica, quando ci sono segnali importanti che inducono ad identificare nuove opportunità di intervento.

Esprime infine che, se vi fosse la necessità, la Commissione Europea potrà agire da pungolo rispetto alla riprogrammazione così come ha fatto a suo tempo per la Gioia Tauro-Taranto-Bari. Se fosse necessaria una modifica del PON si opererà di conseguenza, in un'ottica sinergica tra la CE e lo Stato Membro che hanno interessi coerenti.

Sulla questione apertasi in merito alla ferrovia Gioia Tauro-Taranto-Bari interviene il Direttore Generale Novella per garantire che gli interventi previsti su questa tratta non sono minimamente in discussione; rassicura quindi la Commissione al riguardo rappresentando che quanto dichiarato dall'ing. Crocco non è condiviso, si tratta di una voce "fuori coro".

Con riferimento alla mancanza di informazioni sui "miglioramenti ferroviari diffusi" – di cui la Commissione ha chiesto di dare evidenza in occasione del *focus* di fine marzo – interviene il dr. Ruggiero di Ferrovie dello Stato rappresentando che, ad oggi, è stata predisposta una bozza della Scheda relativa agli interventi della Campania: si tratta di un prototipo già condiviso con l'AdG in via preliminare, ma che necessita di essere ulteriormente integrato; messa a punto la versione definitiva del prototipo, lo stesso sarà replicato, da parte dei Compartimenti territoriali delle altre regioni, per i rispettivi progetti di miglioramenti diffusi.

L'AdG precisa che il ritardo di 17 gg è dovuto ad un confronto aggiuntivo che si è ritenuto doveroso svolgere tra UCIL e RFI, finalizzato a costruire al meglio il quadro esigenziale



anche da parte del MIT; assicura, comunque, che si tratta di un ritardo facilmente recuperabile, anche perché – come affermato dal dr. Ruggiero – il prototipo è stato già condiviso.

Rimanendo nell'ambito delle richieste formulate dalla CE nel *focus* di fine marzo con RFI e Autorità portuale, il dr. De Rose chiede ragguagli in merito al Porto di Gioia Tauro, rappresentando che anche per quanto concerne l'intervento relativo al *gateway* ferroviario non è ancora chiaro che cosa accadrà; in proposito rammenta che, in quella sede, la Regione Calabria aveva sollecitato RFI a inserire la tratta San Ferdinando-Rosarno all'interno della rete nazionale: chiede dunque di dare evidenza di quale sia la situazione ad oggi.

Il Rappresentante della DG Infrastrutture ferroviarie del MIT ing. Piazza esprime che c'è un problema di accesso e che se la tratta in questione entra a far parte della rete nazionale deve sottostare a tutte le regole del caso; per questo motivo si è in attesa di documentazione e informazioni aggiuntive da parte della Regione Calabria.

Il Rappresentante della Commissione rileva che, rispetto agli impegni presi durante il *focus* del 31 marzo u.s., non vi sono stati avanzamenti sui punti più importanti discussi in quella sede, *in primis* su quello del *gateway* ferroviario. Con specifico riferimento a quest'ultimo intervento, legge quindi un passo del verbale del *focus* su Gioia Tauro tenutosi il 31 marzo 2011: *“Con riferimento all'intervento relativo al Gateway ferroviario i rappresentanti dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro rappresentano che lo Studio di Fattibilità per la realizzazione del nuovo Terminal Intermodale inserito nel nuovo Piano Regolatore Portuale è stato completato e trasmesso alla Regione Calabria per l'acquisizione del parere da parte del Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici. Quest'ultimo ha richiesto un'integrazione dello Studio proponendo un confronto con ulteriori ipotesi progettuali. L'Autorità Portuale si è impegnata a fornire dette intergrazioni e formalizzarle entro la fine di aprile 2011. [...]*

I rappresentanti della Regione Calabria richiamano l'attenzione sulla necessità di perfezionare con i conseguenti atti amministrativi l'Accordo dell'Agosto 2006 (sottoscritto tra Regione Calabria, Ministero dei Trasporti, RFI, AP Gioia Tauro), con la definitiva inclusione della tratta ferroviaria Rosarno-San Ferdinando vada definita entro tempi brevi, in quanto la stessa rappresenta l'elemento di connessione tra il programmato terminal intermodale, da realizzare attraverso il finanziamento del Programma Operativo, e la rete ferroviaria nazionale (ovvero la tratta Gioia Tauro-Taranto-Bari-Corridoio Adriatico)”.

L'ing. Sirolli di RFI informa che in passato la tratta è stata gestita da RFI in base a una specifica intesa, poi non più. Si riserva comunque di contattare i colleghi del “Servizio Produzione” per avere elementi puntuali sulla questione e sul relativo stato della procedura.

Sulla questione interviene l'ing. Murgia del DPS invitando a non farsi carico di problematiche che non sono propriamente del PON: precisa infatti che nell'ambito del Comitato di Sorveglianza è possibile agire solo da stimolo, ma non si è in possesso delle competenze necessarie ad incidere direttamente sul problema.



A fronte della complessità del problema, l'AdG ritiene opportuno attivare un *focus* specifico con la Regione Calabria in modo da colmare la scarsità di informazioni sull'intervento che riguarda il Porto di Gioia Tauro.

Il Rappresentante della CE sottolinea che si era pensato di attivare un'analoga iniziativa anche con la Regione Puglia con riferimento all'Interporto di Bari. Chiede quindi ragguagli in proposito.

In merito a quest'ultima richiesta l'AdG informa che nel corso del 2010 e anche nei primi mesi del 2011 sono stati organizzati diversi incontri con tutti i soggetti interessati ai fini di definire al meglio l'intervento e accelerarne le procedure attuative. Manifesta comunque la disponibilità ad attivare uno specifico *focus* anche con la Regione Puglia in relazione all'Interporto di Bari.

Con riferimento a quanto espresso dal dr. De Rose della CE sulla "S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT - Il Stralcio funzionale. Svincolo Regalsemi - Svincolo San Bartolomeo (escluso)" interviene l'arch. Sabato di ANAS precisando che si tratta di un'infrastruttura importantissima perché contribuisce a completare il collegamento tra un polo produttivo locale – di estrema rilevanza per la Sicilia – e le principali infrastrutture nodali del Corridoio 21 (Autostrade del Mare). Manifesta quindi la piena disponibilità dell'Ente a fornire, in tempi rapidi, tutti gli approfondimenti e le informazioni necessarie a motivare tale rilevanza, secondo le modalità che la Commissione concorderà con l'AdG; ciò anche in considerazione del fatto che i lavori sono attualmente in fase di aggiudicazione.

A conclusione di questo punto all'OdG l'AdG si impegna a:

- contestualizzare meglio, nella stesura definitiva della Scheda GP, gli interventi che interessano il Porto di Augusta dando evidenza soprattutto della sua collocazione con riferimento alla strategia generale del Programma e alle sue interazioni con le ulteriori progettualità finanziate nell'area;
- organizzare un apposito *focus* con la Regione Calabria ai fini di recuperare informazioni più puntuali e aggiornate sul Porto di Gioia Tauro;
- analoga iniziativa sarà adottata dall'AdG con la Regione Puglia per quanto concerne l'Interporto di Bari.

Non essendo proposti ulteriori argomenti da trattare, l'AdG ringrazia tutti i partecipanti e conclude i lavori del Comitato di Sorveglianza alle ore 16,00.