



Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

**Comitato di Sorveglianza del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013  
Seduta del 31.05.2012**

**VERBALE**

<b>Data</b>	<b>Luogo di incontro</b>
31.05.2012	MIT – Viale dell’Arte n. 16, Roma

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Maria Margherita Migliaccio	MIT – Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
Cynthia Fico	MIT – Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdG)
Paola Favale	MIT – Autorità di Certificazione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdC)
Willebrordus Sluijters	Commissione europea – D.G. Regio – Capo Unità
Francesco De Rose	Commissione europea – D.G. Regio – Rapporteur
Aglaia Murgia	MiSE – DPS
Emanuele Feola	MEF – IGRUE
Massimo Boldrini	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Rosanna Manetta	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
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
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)
Maurizio D’Ambrosi	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 - Pagamento
Stefano Iafrate	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Federico Abussi	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesco Corso	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013



<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Francesco Cesarale	MIT
Linda D'Amico	MIT
Luciano Brenci	MIT
Maurizio Bosco	MIT
Giovanni Caruso	MIT
Donato Caiulo	MIT Struttura Tecnica di Missione
Fabio Croccolo	MIT NVVIP
Venere Brignola	MIT NVVIP
Rossella Napolitano	MIT NVVIP
Lia Potec	Commissione europea – D.G. Move
Carmela Giannino	MiSE – DPS
Giorgio Palumbo	MiSE – DPS
Carlo Riggio	MATTM
Luciana Polizzy	MATTM
Andrea Marotta	ENAC
Federica Di Paolo	ENAC
Paolo Parrilla	FS
Andrea Ruggiero	FS
Teresa Battista	RFI
Sergio Apollonio	RFI
Maura Sabato	ANAS
Riccardo Oliveri	ANAS
Maria Genua	ANAS
Arturo Guida	ENAV
Giuseppe Rota	ENAV
Carmela Iadaresta	Regione Puglia
Annarita Briganti	Regione Puglia
Vincenzo Falgares	Regione Siciliana
Maria Carmela Di Maria	AP Gioia Tauro
Domenico Daraio	AP Taranto
Raffaella Ladiana	AP Taranto
Aldo Garozzo	AP Augusta
Giovanni Sarcia	AP Augusta
Pasquale Cascone	AP Napoli
Andrea Annunziata	AP Salerno
Vincenzo Assumma	Società Interporti Siciliani
Agata Quattrone	UIRNet
Romain Bocognani	ANCE



<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Tommaso Merlino	UGL
Stefano Calotto	CISL
Antonello Fontanili	Uniontrasporti
Dario Bergamo	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Enrica Sellan	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
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
Francesca Laporta	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
Liliana Di Micco	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
Maria Pia De Paolis	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Roberto Perricone	AT 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
Floriana Ferrara	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Patrizia Pronti	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Lucia Mastrodonato	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Clementina Persico	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Silvia Marchioro	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Elisa Visconti	AT Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007/2013
Giovanni Poleggi	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013
Silvia Arnofi	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013
Nicoletta Del Bufalo	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesco Bella	Coordinatore GdL Sostenibilità Ambientale

### **1. Oggetto dell'incontro**

Il Comitato di Sorveglianza (CdS) del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 si è riunito in data 31 maggio 2012 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'ordine del giorno
2. Stato di attuazione:
  - 2.1 Avanzamento finanziario al 30 aprile 2012



- 2.2 Previsioni di spesa e obiettivi “n+2”
- 2.3 Strumenti per la sorveglianza degli interventi: analisi di rischio
3. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2011
4. Approvazione della proposta di modifica del PON
  - 4.1 Presentazione sintetica della proposta
  - 4.2 Revisione degli indicatori
5. Attività di valutazione
  - 5.1 Informativa sull’attuazione del Piano di Valutazione
  - 5.2 Report sulle attività di valutazione a livello di QSN
6. Informativa sul Piano di Monitoraggio Ambientale
7. Informativa sulle attività di comunicazione
8. Prospettive per il 2014-2020
9. Varie ed eventuali
10. Conclusioni

## **2. Evidenze emerse**

### **1. Apertura dei lavori e Approvazione dell’Ordine del Giorno**

Il Direttore Generale della Direzione per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali, dr.ssa Migliaccio, apre la seduta del Comitato di Sorveglianza (CdS) del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013, augurandosi che possa rappresentare un vero momento di confronto aperto tra i membri più che una mera risposta ad un obbligo normativo.

Il Direttore sottolinea che, anche grazie al supporto delle Commissione europea e del Dipartimento delle Politiche di Sviluppo del MiSE, il PON “Reti e Mobilità” 2007-2013 ha raggiunto tutti gli obiettivi di spesa previsti dalla normativa comunitaria e dalle iniziative di accelerazione promosse dal MiSE stesso. Segno, questo, della grande attenzione riservata dal MIT alla gestione dei fondi comunitari, in particolare in un momento di tensione economica in cui nessuna risorsa può essere sprecata, e al rilancio del Sud come punto di accesso all’Europa attraverso una sua migliore infrastrutturazione, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale e coesione sociale.

La dott.ssa Migliaccio segnala, inoltre, che il MIT ha già avviato una riflessione sulle prospettive della programmazione comunitaria per il periodo 2014-2020, in particolare attivandosi per garantire il rispetto delle condizionalità previste (nella fattispecie, l’adozione di un nuovo Piano Nazionale dei Trasporti).

Il Direttore passa quindi la parola all’Autorità di Gestione (AdG) per la conduzione dei lavori del Comitato, ricordando a tutti i membri del CdS che la più ampia sinergia è indispensabile in quanto una corretta spesa dei fondi comunitari è responsabilità comune.

L’Autorità di Gestione, arch. Cynthia Fico, dà lettura dell’Ordine del Giorno per l’approvazione da parte del Comitato di Sorveglianza. Il CdS approva.



## 2. Stato di attuazione

L'AdG segnala che, dallo scorso CdS, sono stati adottati due Decreti di Ammissione a finanziamento:

1. Il V Decreto – n° 6892 del 28/07/2011 – contiene 2 nuovi interventi ferroviari (ACC Bari Lamasinata e ACC e PRG Foggia), 3 nuovi interventi per l'Organismo Intermedio – ENAC (uno sull'aeroporto di Bari e due sull'aeroporto di Lamezia Terme), 1 nuovo intervento stradale (Adeguamento S.S. 96 – Variante di Altamura) e 2 nuove progetti ITS (beneficiario la Regione Siciliana).
2. Il VI Decreto – n° 9557 del 02/11/2011– contiene 4 nuovi interventi per l'Organismo Intermedio – ENAC (uno sull'aeroporto di Bari e tre sull'aeroporto di Lamezia Terme) e 1 nuovo intervento sull'interporto di Catania.

Il parco progetti del PON, dunque, ammonta attualmente a 82 progetti per un totale di € 2.622.823.096,68 di costi ammessi, su una dotazione complessiva di € 2.749.457.782,00. L'arch. Fico evidenzia la discrepanza sull'asse II, per il quale i costi ammessi sono superiori alla dotazione finanziaria, rimandando l'analisi della questione alla discussione sulla revisione del Programma che si è reso necessario anche per tale discrepanza.

### 2.1 Stato di attuazione: Avanzamento finanziario al 30 aprile 2012

L'AdG illustra dunque l'avanzamento finanziario del PO al 30 aprile 2012, segnalando che i dati presentati non sono ancora ufficiali in quanto non ancora trasmessi al Ministero dell'Economia e delle Finanze – Ispettorato Generale per i Rapporti con l'Unione Europea: gli impegni ammontano a € 1.151.436.775,86 (44% dei costi ammessi), i pagamenti a € 463.633.425,45 (18% dei costi ammessi).

Con riguardo all'iter procedurale di approvazione delle Schede Grandi Progetti, l'AdG segnala che delle 13 schede attualmente programmate, 7 sono state approvate (anche se di una di esse la Decisione è in modifica), 4 sono state predisposte e sono in fase di istruttoria, 2 devono essere predisposte.

### 2.2 Stato di attuazione: Previsioni di spesa e obiettivi "N+2"

L'Autorità di Certificazione, dott.ssa Paola Favale, comunica al CdS che, nel rispetto della normativa comunitaria (art. 76 Reg. CE 1083/2006), le previsioni di spesa raccolte dai Beneficiari sono state inviate alla CE il 24 aprile 2012 e ammontano ad € 59.007.600 per il periodo Gennaio-Ottobre 2012, € 14.039.735 per il periodo Novembre-Dicembre 2012 e a € 299.564.364 per l'annualità 2013.

Tali previsioni di spesa dovrebbero consentire di raggiungere l'obiettivo "N+2" per l'annualità 2012, che ammonta a € 31.949,119,11 di spesa FESR da certificare per evitare il disimpegno.

Con riferimento, inoltre, ai target intermedi di spesa previsti dalle iniziative di accelerazione e



di miglioramento dell'efficacia degli interventi, l'AdC segnala che:

- a) l'obiettivo al 31 maggio (20% dell'obiettivo al 31 dicembre) è stato raggiunto grazie ad una certificazione per l'annualità 2011 superiore alla soglia N+2 e alla VI Domanda di Pagamento del 17/05/2012;
- b) l'obiettivo al 31 ottobre (70% dell'obiettivo al 31 dicembre), calcolato in € 14.653.350, dovrebbe essere raggiunto, stando alle previsioni di spesa fornite dai beneficiari.

### **2.3 Stato di attuazione: Strumenti per la sorveglianza degli interventi: analisi di rischio**

L'arch. Fico illustra il lavoro svolto dall'Autorità di Gestione, con il supporto dei Responsabili per Linea di Intervento e delle Assistenze Tecniche, sull'analisi di rischio delle progettualità del PON Reti e Mobilità.

Tale analisi nasce dalla criticità di alcuni interventi ammessi a finanziamento, dalle prime valutazioni sull'avanzamento procedurale tramite analisi attenta dei dati di monitoraggio e dalla rilevante attenzione posta a livello nazionale e comunitario all'accelerazione della spesa dei programmi cofinanziati.

Essa si basa sulla mappatura del rischio dei progetti, classificato in rischio finanziario e rischio procedurale. Per ciascuna delle due tipologie sono state individuate 4 classi di rischio in base all'avanzamento della spesa (per il rischio finanziario) e alla tempistica di realizzazione (per il rischio procedurale). Con riferimento a quest'ultima fattispecie, tuttavia, la classificazione è parametrata rispetto alla data di conclusione lavori, indicazione di cui si è deciso di valutare l'attendibilità tramite un'Analisi MultiCriteria, articolata intorno a tre principali ambiti di valutazione: completezza del dato, coerenza del dato, *benchmark* dei tempi di realizzazione.

Al fine di individuare la natura delle criticità che gravano sugli interventi è stato dunque organizzato un primo ciclo di 27 incontri con i beneficiari (tra settembre e novembre 2011) grazie ai quali è stato possibile formulare un giudizio sintetico sui dati ed estrarre i dati principali. A seguito di questi incontri, è stato dunque possibile individuare 11 progetti (tra i 27 di quelli inizialmente ritenuti critici) per i quali l'analisi ha dato esito positivo. Dei restanti 16 progetti critici, 9 sono condizionati da procedure autorizzative, 4 hanno durate di esecuzione non comprimibili e soltanto 3 hanno un livello di progettazione arretrata.

Il primo ciclo di incontri, inoltre, ha avuto quattro importanti esiti positivi:

- a) Un'aumentata consapevolezza dei Beneficiari sull'importanza della qualità del dato di monitoraggio immesso a sistema;
- b) Una conoscenza più dettagliata sui singoli iter procedurali tale da consentire una più efficace azione di sorveglianza;
- c) Un'individuazione, in taluni casi, di azioni correttive tali da influire immediatamente sull'efficacia del percorso attuativo o sulla rimozione degli ostacoli;





d) Un quadro informativo più ricco e dettagliato (anche di supporto alle decisioni).

Dato il successo del primo ciclo di incontri, l'Autorità di Gestione ha organizzato un secondo ciclo di analisi di rischio – e relativi incontri con i beneficiari –, prendendo in considerazione non più solo i rischi evidenti ma anche quelli potenziali.

A seguito del secondo ciclo di incontri sono state immaginate azioni correttive specifiche per ciascuna categoria di criticità:

- a) In caso di livello di progettazione e/o condivisione territoriale ancora molto arretrato, è stato previsto un ultimo ciclo di incontri effettuato sulla base dei dati di monitoraggio di ottobre e una possibile riprogrammazione delle risorse;
- b) In caso di sussistenza di ostacoli legati a procedure autorizzative (spesso di natura ambientale), è stato previsto un ulteriore rafforzamento del ruolo del Gruppo di Lavoro Sostenibilità ambientale, fino ad ora attivato prevalentemente per i Grandi Progetti, e un'azione del MIT per facilitare il dialogo interno alle Conferenze di Servizio;
- c) In caso di una durata lavori non comprimibile a fronte di una previsione di conclusione molto prossima al termine di eleggibilità delle spese, si è immaginata la possibilità di articolare gli interventi "in fasi", a partire dall'individuazione dell'oggetto fisico, e/o di inserire delle premialità nei bandi di gara ancora da predisporre.

Sono state avviate anche azioni correttive di tipo trasversale, tra cui la stipula di nuove convenzioni con i Beneficiari (per ora firmata solo da RFI) con obblighi più stringenti circa i termini di presentazione delle spese e la documentazione da fornire a giustificazione di queste, nonché un più ampio richiamo alla corresponsabilità dei Beneficiari nel conseguimento degli obiettivi di spesa.

A termine dell'intervento dell'arch. Fico, si svolge un primo giro di osservazioni da parte dei membri del CdS.

L'ing. Aglaia Murgia, del MiSE – DPS, sottolinea la necessità di prestare costante attenzione agli obiettivi di spesa in quanto – sebbene per questa annualità non ci siano rischi – dal 2013 in poi andrà a diminuire l'effetto sospensivo dei Grandi Progetti e gli obiettivi diventeranno alti. A tale proposito chiede inoltre all'Autorità di Certificazione, ricevendo riscontro positivo, se nel calcolo degli obiettivi si sia tenuto conto anche dei GP presentati ma non approvati.

Il DPS ritiene inoltre l'analisi di rischio un ottimo esercizio, portato avanti con una corretta metodologia e possibilmente da presentare come buona pratica agli incontri annuali della DG Regio. L'ing. Murgia, inoltre, invita l'AdG a estendere il Tavolo Ambientale del PON "Reti e Mobilità" anche alle regioni al fine di accelerare le procedure ed eliminare i colli di bottiglia o, in alternativa, ipotizzare un CIA o un Tavolo parallelo a cui invitare le regioni.

Anche l'ipotesi di una lottizzazione dei progetti come misura di accelerazione è valutata dal DPS positivamente; in tale ambito è sicuramente utile iniziare a definire possibili modalità per la programmazione 2014-2020, ma è ancor più urgente definire i prossimi passi per l'attuale



periodo di programmazione.

Il dott. De Rose, della CE-DG Regio, condivide l'allarme dell'ing. Murgia sul livello di spesa da raggiungere a partire dal 2013 per evitare il disimpegno, dato l'esaurirsi dell'effetto sospensivo dei Grandi Progetti. Viene in questo supportato anche dal Capo Unità della DG Regio, dott. Willebrordus Sluijters che, pertanto, chiede di costruire previsioni di spesa fino alla fine del periodo di programmazione.

Il dott. De Rose, inoltre, esprime preoccupazione anche per i risultati dell'analisi di rischio. Chiede innanzitutto che vengano trasmessi i dati sul valore finanziario dei progetti risultanti a rischio a seguito dell'analisi. Propone inoltre di rafforzare il monitoraggio e di coinvolgere il prima possibile le regioni – anche attraverso il CIA – per rafforzare la *governance* territoriale. Richiama, a tal proposito, le regioni a una maggiore collaborazione e partecipazione.

Circa il richiamo ai Beneficiari sulla corresponsabilità nel conseguimento degli obiettivi di spesa, il dott. De Rose – a cui si associa l'ing. Murgia – chiede quali conseguenze l'Autorità di Gestione ha immaginato per i Beneficiari che non raggiungano gli obiettivi di spesa. La necessità di affrontare immediatamente le criticità emerse dall'analisi di rischio è condivisa dall'amministrazione capofila italiana e dagli organi comunitari, in quanto sarebbe difficile in questa fase sostituire le progettualità, soprattutto ferroviarie, e non è assolutamente intenzione del MiSE rimodulare il tasso di cofinanziamento del PO.

Il dott. Feola, del MEF-IGRUE, chiede e ottiene dall'AdC rassicurazioni sul raggiungimento dell'obiettivo di accelerazione al 31 ottobre 2012; richiede, inoltre, l'aggiornamento della base dati centrale, non appena possibile, con i recenti avanzamenti presentati in sede di Comitato.

L'Autorità di Gestione risponde alle osservazioni sottolineando che il monitoraggio sulle operazioni del PON, in particolare quelle del Beneficiario RFI, è stringente e continuo: per il mese di luglio si dovrebbero convocare le regioni al CIA, al fine di avere i primi risultati tangibili per settembre e arrivare a fine anno anche con la definizione dei progetti da portare a cavallo. L'arch. Fico segnala infine che, in ogni caso, è già stata stilata e approvata una *long list* di progetti ammessi da inserire nel programma.

L'arch. Massimo Boldrini, dell'Autorità di Certificazione, risponde alle preoccupazioni della CE e del MiSE sui prossimi impegni di spesa, sottolineando come:

- a) L'obiettivo di spesa 2013 potrà essere ridotto a seguito della presentazione delle 2 schede GP mancanti (effetto sospensione);
- b) Il dato finanziario in termini di impegni ha fatto registrare un notevole incremento negli ultimi mesi;
- c) L'AdC monitora costantemente e direttamente le informazioni relative alle previsioni di spesa.

Alla fine del giro di osservazioni riprende la parola il dott. De Rose il quale, prendendo atto che non c'è intenzione di ridurre il tasso di cofinanziamento nazionale del PON "Reti e Mobilità", invita l'Amministrazione ad adottare tutte le misure necessarie per mettere in piena





sicurezza gli interventi finanziati dal Programma. Prosegue, quindi, suggerendo di affrontare in ambito CIA, assieme alle Regioni, l'individuazione di eventuali ulteriori progetti da ammettere a finanziamento sul PON, utili ad ampliare le *long list* già esistenti di cui ha fatto precedentemente cenno l'AdG.

Con riferimento al parco progetti, il dott. De Rose segnala infine che:

- le società interportuali campane – sulla scorta di quanto appreso in sede di riunione tecnica del 30.05.2012 – hanno progetti maturi che potrebbero essere inseriti nel PON, sfruttando anche la sinergia con i progetti che rafforzano la linea ferroviaria lungo le loro direttrici e di collegamento con il nodo di Napoli. La regione Campania – di cui si rileva l'assenza – è inviata a individuare tra questi progetti le sue priorità;
- il progetto PON del porto di Napoli presenta, nell'oggetto fisico dell'intervento ed in termini di finalità economica, una notevole contiguità con un grande progetto del POR FESR Campania. La DG Regio chiede una scheda descrittiva dettagliata dei progetti ed esprime la preferenza per uno stralcio del progetto a valere sul PON "Reti e Mobilità".

### 3. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2011

L'ing. Letterio Denaro, dell'Autorità di Gestione, illustra il Rapporto Annuale di Esecuzione relativo all'annualità 2011 – inviato ai membri del CdS – evidenziando i principali punti di criticità, ovvero:

- Necessità di miglioramento dei meccanismi di sorveglianza e *governance* complessiva del PON (criticità già risolta attraverso l'analisi di rischio e la modifica del Sistema di Gestione e Controllo);
- Basso numero di interventi conclusi al 31.12.2011 (8 su 69) con basse percentuali relative alle capacità di impegno e di spesa;
- Problemi sul fronte procedurale (frequenti rivisitazioni dei cronoprogrammi, variazioni degli importi finanziari, autorizzazioni ambientali da ottenere, comunicazione non tempestiva di criticità emerse in corso d'opera);
- Interpretazioni non univoche con riferimento alla materia degli aiuti di Stato, in caso di concessione di finanziamenti pubblici per la realizzazione di infrastrutture portuali;
- Necessità di un confronto "reale" con il partenariato per i "grandi progetti" infrastrutturali che, più di altri, scontano lentezze o intoppi sotto il profilo procedurale.

L'ing. Denaro illustra dunque le principali azioni correttive per il superamento di dette criticità, ovvero:

- Utilizzo ciclico degli strumenti, sviluppati nelle ultime due annualità, per agevolare il monitoraggio sull'attuazione e lo scambio di informazioni e documentazione sul



contenuto progettuale degli interventi;

- Introduzione di un principio di corresponsabilità dei beneficiari nel conseguimento degli obiettivi di spesa;
- Maggiore garanzia di rispetto da parte dei beneficiari degli oneri stabiliti nelle Convenzioni (tempestivo e maggiormente esaustivo trasferimento dei dati e delle informazioni);
- Individuazione, di concerto fra BF e AdG, degli interventi (soprattutto i Grandi Progetti) non completabili entro l'attuale ciclo di programmazione;
- Introduzione nei Bandi ancora da emanare delle clausole premiali ai fini di comprimere quanto più possibile i tempi di esecuzione e conclusione lavori.

Il dott. De Rose e l'ing. Murgia richiamano, a beneficio di tutti i membri del CdS, le richieste di modifica espresse nel corso delle riunioni tecniche svolte in data 30 maggio 2012.

Per la Commissione europea:

- Integrare le tabelle 5.1, 5.2 e 5.3 con il dettaglio dei pagamenti sostenuti dai beneficiari e della spesa certificata per ciascun intervento (rif. cap. 2.1.5.1, pagg.18-24);
- Rendere il dato della tabella 1.4 (Core indicators) coerente con le informazioni contenute in tabella 1.5 (Indicatori di realizzazione di programma) e restituire il dato aggiornato sui Core indicators nell'ambito dell'Allegato 6 (rif. cap. 2.1.1, pagg. 8-9);
- Dare maggiore evidenza degli interventi conclusi attraverso la predisposizione di una tabella specifica che riporti, fra l'altro, la quantificazione delle realizzazioni per ciascun intervento (rif. cap. 2.1.1, pag.8);
- Fornire maggiori dettagli, in termini di esiti aggregati, circa il primo ciclo dell'analisi di rischio condotta (rif. cap. 2.3.1, pag. 31);
- Rispetto alla sezione dedicata alla complementarietà con altri strumenti (rif. cap. 2.6, pag. 39), aggiungere una tabella contenente:
  1. la lista dei Protocolli di Intesa siglati e dei Tavoli di governance istituiti;
  2. l'obiettivo del Protocollo/Tavolo;
  3. l'indicazione di eventuali sinergie con altri Programmi.

Per il MiSE – DPS:

- Rispetto alla tabella 3.2. "Dati statistici", l'opportunità di quantificare il valore del dato "codice territorio" con un valore diverso da "00" (non pertinente), per consentire l'elaborazione di statistiche, coerentemente con le finalità per cui è richiesta la valorizzazione di tale tabella (rif. cap. 2.1.3, pag.13). Nell'eventualità che tale operazione sia ritenuta percorribile, suggerisce inoltre di inserire una nota nel RAE in



cui venga esplicitato che si è voluto fare uno sforzo per attribuire codici diversi da 00 esclusivamente ai fini appena enunciati, ma che per un Programma come il PON tale operazione è di fatto una “forzatura” (perché non è pienamente corrispondente alla realtà).

- Con riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale (rif. cap. 2.7.3, pag. 45), l'utilità di fornire qualche elemento ulteriore circa le azioni intraprese per rendere operativo lo strumento;
- L'eventualità di correggere due refusi di carattere generale riscontrati a pag. 56 del documento (sostituire “Il CdS del POR Calabria” con “L'AdG del POR Calabria” nel periodo “Il CdS del POR Calabria ha dato mandato all'AdG del PON “Reti e Mobilità” [...]”; modificare la cadenza con cui si tengono le verifiche dell'AdG del PON Reti e Mobilità sull'APQ “Polo logistico intermodale di Gioia Tauro” da “mensile” a “bimestrale”);
- La necessità di integrare il capitolo 3.2.2 “Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli” (Asse II) con la presentazione di ulteriori criticità ancora aperte.

Il Rapporto Annuale di Esecuzione 2011 viene quindi approvato dal CdS con mandato all'Autorità di Gestione di apportare le modifiche richieste dalla CE e dal MiSE.

#### **4. Approvazione della proposta di modifica del PON: Presentazione sintetica della proposta**

L'arch. Maria Rita Antonini, dell'Autorità di Gestione, illustra la proposta di modifica del PON “Reti e Mobilità” predisposta dall'AdG.

Nel ricordare che, in base alla normativa comunitaria, un PO può essere modificato a seguito di cambiamenti socioeconomici significativi, mutamenti di rilievo nelle priorità comunitarie, nazionali o regionali, esiti della valutazione in itinere o difficoltà in fase di attuazione, l'arch. Antonini elenca i tre principali ambiti per i quali si propone la modifica del PO:

- a) il piano finanziario;
- b) il sistema degli indicatori;
- c) la descrizione della linea d'intervento I.4.1.

In particolare la **rimodulazione del piano finanziario** si è resa necessaria in quanto, per l'Asse I, le risorse attualmente allocate sono inferiori di circa 260 milioni di euro, mentre l'Asse II registra un overbooking di circa 132 milioni di euro e l'Asse III ha risorse allocate per il 99,7%. La proposta pertanto prevede:

- Per l'Asse I una riduzione di circa 176 milioni di euro (- 6,4%);
- Per l'Asse II un incremento di circa 156 milioni (+ 5,7%);
- Per l'Asse III un incremento di circa 20 milioni di euro (+ 0,7%).



L'arch. Antonini segnala che la dotazione dell'Asse III, anche con l'aumento proposto, rimarrebbe sotto la media degli altri programmi (e comunque ampiamente sotto la soglia del 4%), garantendo tuttavia le risorse necessarie per proseguire la gestione del Programma con la necessaria assistenza, in particolare per l'attuazione del piano di monitoraggio ambientale.

Con riferimento ai temi prioritari, la rimodulazione finanziaria proposta comporterebbe una diminuzione della spesa per ferrovie e strade e un aumento delle risorse allocate ai porti e ai sistemi di trasporto intelligenti.

Con riferimento all'affinamento della **descrizione della Linea di Intervento I.4.1**, questa si è resa necessaria a seguito delle caratteristiche assunte dall'iniziativa già in corso relativa al Bando a favore di "aggregazioni di imprese" e della stringente attenzione posta dalla Commissione europea ai dispositivi di sostegno alle imprese. La proposta di modifica del PON tiene ferme le finalità strategiche della Linea di Intervento e interviene nella direzione di enfatizzare la dimensione dell'incremento dell'efficienza del settore, piuttosto che la dimensione di intervento infrastrutturale, e dare maggiore visibilità alle azioni promosse nell'ambito della Linea inserendo anche il codice 8 "Altri investimenti in imprese" oltre agli attuali codici 26, 29 e 30 (afferenti, rispettivamente, a trasporti multimodali, aeroporti e porti).

L'arch. Antonini comunica inoltre che, dal punto di vista ambientale, la modifica del PO è stata esaminata in sede di TIA e, dopo un supplemento d'istruttoria effettuato dal MATTM soprattutto con riferimento ai GP, si è accertato che le modifiche proposte delineano un quadro premiale in termini di sostenibilità ambientale sia sotto il profilo finanziario che delle tipologie di intervento (categorie di spesa *earmarking*). Pertanto, in qualità di Autorità competente, il MATTM ha dichiarato in una nota del 13/02/2012, che le modifiche proposte non introducono contenuti diversi rispetto a quanto già valutato in sede di VAS.

Con riferimento alla **modifica degli indicatori**, infine, l'arch. Antonini rimanda la discussione al punto 5 all'Ordine del Giorno (Attività di Valutazione).

Al termine dell'intervento dell'arch. Antonini, ha inizio un giro di osservazioni.

Il dott. Bocognani, dell'ANCE-Confindustria, sottolinea le difficoltà del settore delle costruzioni in generale e delle opere pubbliche in particolare, determinata, tra l'altro, dalla scarsità delle risorse nazionali per infrastrutture, ridotte quasi del 50% in 4 anni. In questo contesto, evidenzia che i fondi strutturali europei rappresentano circa il 30% delle risorse disponibili per investimenti infrastrutturali e ribadisce quindi la necessità di garantire un rapido utilizzo di queste risorse. Prende quindi atto dell'intenzione del MiSE e dell'AdG di non modificare il tasso di cofinanziamento nazionale del Programma ma, a tal riguardo, esprime alcune perplessità considerati i dati di avanzamento della spesa del Programma (non dissimili, e in alcuni casi anche peggiori, da quelli dei POR oggetto di riduzione del tasso di cofinanziamento) ed il relativo rischio di disimpegno. Il dott. Bocognani sollecita quindi il CdS ad agire immediatamente, appena dovessero emergere problemi più consistenti riguardo l'avanzamento finanziario del programma, onde evitare di perdere risorse o posticipare



eccessivamente la spesa in una congiuntura economica che vede gli investimenti per le infrastrutture ridotte al minimo storico degli ultimi 20 anni.

Il Direttore Generale, dott.ssa Migliaccio, sottolinea l'intenzione del MIT, e il massimo impegno in tal senso di tutta la sua struttura, a fare in modo che gli obiettivi di spesa vengano rispettati.

Il dott. Slujters valuta positivamente la proposta di modifica del Programma, sebbene la stessa comporti una riduzione degli investimenti in infrastrutture ferroviarie che sono tra le priorità della CE, in quanto tale diminuzione è ampiamente compensata dal Piano di Azione e Coesione. Viene infine richiesta una verifica, a livello nazionale, che la quota della dotazione finanziaria degli Assi di Assistenza Tecnica – ivi compresa l'intera dotazione del PON GAT – rispetti il limite del 4%.

L'ing. Murgia conferma che l'attenzione del MiSE – DPS sull'avanzamento finanziario del PO è massima, ma segnala che il rispetto degli obiettivi di spesa non può andare a discapito della qualità della spesa. Nel rispondere al rappresentante dell'ANCE-Confindustria, infine, l'ing. Murgia specifica che l'obiettivo del Piano di Azione e Coesione è di concentrare risorse su politiche strategiche che, in ambito infrastrutturale, si traducono nel potenziamento del trasporto ferroviario. Per questa ragione, dato che gli interventi ferroviari costituiscono parte importante del PON Reti e Mobilità, il trasferimento di fondi dal PON stesso al Piano di Azione e Coesione costituirebbe solo una modifica del contenitore.

Il dott. De Rose chiede maggiori informazioni sulle ragioni dello spostamento di risorse dall'Asse I all'Asse II, facendo riferimento anche ai singoli progetti, e sull'aumento di allocazioni previsto per i progetti ITS. Infine, solleva una serie di questioni sulla proposta del nuovo set di indicatori che saranno attentamente valutate in fase di istruttoria (cioè una volta che la proposta di modifica sarà ufficializzata) e sollecita, nuovamente, un'azione di coordinamento con la Regione Campania per valutare la possibilità di ammettere a finanziamento progetti a beneficio degli interporti campani.

Rispetto all'ultimo punto, l'arch. Antonini, l'arch. Fico e l'ing. Murgia si impegnano a convocare la regione al CIA anche al fine di discutere delle progettualità relative agli interporti.

I lavori del CdS si interrompono alle ore 13:30 e riprendono alle ore 14:40.

Prima di affrontare il quinto punto all'ordine del giorno (informativa sull'attuazione del Piano di Valutazione), l'AdG chiede alla CE di fare il punto sull'approvazione della proposta di modifica del PO discussa in precedenza. La Commissione sostiene che effettuerà i suoi commenti alla proposta a seguito del suo invio ufficiale ed apre una parentesi, con riferimento al RAE 2011, richiedendo che lo stesso sia integrato con un organigramma che restituisca il quadro del personale attualmente impegnato sul PON.

Ritornando sull'approvazione della proposta di modifica del PO, il MiSE suggerisce i prossimi passi da seguire proponendo i seguenti passi:



- 1) Il Comitato approva il testo revisionato del PON;
- 2) L'AdG trasmetterà ufficialmente il documento alla CE, per il tramite del sistema nazionale IGRUE;
- 3) La CE analizzerà la proposta di modifica del PON, nel rispetto delle tempistiche regolamentari;
- 4) Per opportuna informazione l'AdG invierà il documento consolidato, così come approvato in sede comunitaria, a tutti i membri del Comitato.

Il Comitato di Sorveglianza, d'accordo con la procedura proposta dal MiSE, approva il testo revisionato del PO.

## 5. Informativa sull'attuazione del Piano di Valutazione

L'Ing. Giovanni Infante, in qualità di responsabile della Valutazione del PON Reti e Mobilità, introduce il quinto punto all'ordine del giorno descrivendo le caratteristiche e le finalità dell'attività di valutazione, con particolare attenzione agli ambiti di indagine privilegiati, alle modalità di attuazione ed alle principali attività realizzate. Fra queste ultime, si fa riferimento al primo rapporto di valutazione complessiva del PON, disponibile sul sito del Programma e già presentato nel corso della scorsa riunione del CdS. La Valutazione Intermedia è, invece, in corso di redazione. La sua ultimazione è prevista nel corso del mese di giugno 2012.

Il valutatore indipendente, ing. Giovanni Poleggi, restituisce l'informativa dettagliata sul Piano di Valutazione sostenendo come i profondi mutamenti del contesto generale di riferimento (e le relative conseguenze nell'ambito del settore dei trasporti) non abbiano influito sul rispetto della strategia generale del Programma che anzi, con particolare riferimento agli ambiti di intervento di maggiore rilevanza, risulta essere rafforzata. Nel caso dei porti, infatti, la crisi offre opportunità concrete per il riequilibrio tra *northern* e *southern range*, a patto che i porti del mediterraneo realizzino interventi tali da poter competere con le capacità di trasporto intermodale del *northern range*.

C'è da segnalare, tuttavia, il contrarsi della quota del cabotaggio, in crescita, fino al 2007, e il ridursi della quota merci trasportata attraverso la modalità ferroviaria a vantaggio del trasporto su gomma. A tal proposito, l'ing. Murgia chiede se il fatto che la modalità stradale abbia risentito della crisi in misura minore rispetto ad altre modalità sia dovuto anche all'effetto dell'Ecobonus. L'ing. Poleggi ritiene che lo sviluppo della modalità ferroviaria, in situazione di crisi, sia più difficile e dispendioso, soprattutto in fase di *start-up* e che il trasporto merci su strada, in situazioni congiunturali negative, risulta essere privilegiato.

Riscontrando alcune divergenze, il dott. De Rose chiede specifiche in merito alle fonti dalle quali sono state tratte le informazioni relative al trasporto merci ferroviario. L'ing. Poleggi rappresenta la difficoltà nel reperire dati ufficiali e univoci, trovando in CONFETRA una fonte particolarmente attendibile, in quanto i dati restituiti sono frutto di studi e comparazioni che





riflettono posizioni divergenti sul dato. RFI dà comunque la piena disponibilità per la verifica e l'aggiornamento dei dati.

Infine il valutatore segnala come, nonostante il quadro degli investimenti per la realizzazione di nuove infrastrutture continui a risentire della situazione congiunturale negativa, vi siano alcuni segnali che pongono il Programma in una situazione di minore isolamento sotto il profilo della programmazione strategico-finanziaria (Piano della Logistica, delibere CIPE, PAC).

Con riferimento alla tematica relativa alla **revisione del set di indicatori** si dà evidenza di come sia stata costituita un'apposita *Task Force* (composta dalle Assistenze Tecniche del PON e dal Valutatore, in stretto coordinamento con l'Unità di Valutazione del MiSE – DPS – UVAL), che ha perseguito, in via prioritaria, gli obiettivi di:

- a) Conseguire una semplificazione e armonizzazione degli indicatori;
- b) Aumentare la rilevanza degli indicatori;
- c) Conferire chiarezza e misurabilità agli indicatori.

Il valutatore restituisce, inoltre, gli esiti dell'**analisi di rischio** evidenziando che, seppur i risultati non siano proprio confortanti dal punto di vista quali-quantitativo (progetti rilevanti indietro dal punto di vista procedurale rispetto ad altri e basso numero di interventi conclusi), si registra un miglioramento in termini di affidabilità del dato e degli strumenti di monitoraggio in generale, tali da consentire che, a seguito dell'ulteriore ciclo di incontri previsto nei prossimi mesi di settembre-ottobre, possano essere effettuate delle scelte decisive in merito alla ridefinizione definitiva dell'intero parco progettuale.

Un'altra considerazione di carattere trasversale riguarda l'interpretazione della normativa sugli aiuti di Stato che, oltre alle criticità già in essere, potrebbe mettere in discussione ulteriori interventi finanziati.

Alla luce di quanto premesso, il valutatore sottolinea come la situazione delineata collochi il PON come un rilevante elemento di presidio strategico per lo sviluppo infrastrutturale e logistico del Mezzogiorno che, solo nell'ultima fase, ha potuto confrontarsi con una rinnovata dimensione programmatica complessiva.

In quest'ottica si ritiene che, nell'affrontare le criticità che innegabilmente gravano sul livello attuativo, si operi:

- a) perseverando nell'azione intrapresa attraverso gli strumenti partenariali e di sorveglianza adottati, affinché si realizzi un'accelerazione nella spesa e nel conseguimento dei risultati da parte degli interventi connotati da bassi livelli di rischio;
- b) affinché gli obiettivi delineati vengano raggiunti attraverso un sempre più elevato livello di corresponsabilità degli enti Beneficiari;
- c) valutando realisticamente, nel brevissimo periodo, la condizione dei progetti affetti da



maggior criticità e individuando le opportune azioni di rimodulazione (ammettendo così che, su ambiti di particolare rilevanza strategica, il PON possa assumere un ruolo di ponte verso la prossima programmazione);

- d) indirizzando le risorse non ancora allocate, e le eventuali rimodulazioni, verso interventi dotati di un elevato livello di integrazione con le iniziative in essere, privilegiando i collegamenti di ultimo miglio o le azioni a carattere anticiclico (rifiinanziamento ferrobonus).

A seguito dell'esposizione del valutatore e nell'ottica dell'accelerazione delle procedure, la CE, con riferimento alla tematica degli **aiuti di Stato**, fa sapere che il COCOF si riunirà il prossimo 6 giugno per decidere sulle bozze di *check-list* (generale e specifiche per settore) predisposte per fornire ai competenti uffici della CE tutte le informazioni utili a garantire la disamina della misura notificata compatibilmente con le tempistiche regolamentari (2 mesi dalla data di avvio della notifica). Si consiglia, pertanto, di organizzare riunioni con la DG COMP (in presenza della DG REGIO), non appena rese disponibili le versioni ufficiali delle *check-list*.

Con riferimento specifico all'intervento sul **Porto di Augusta**, si consiglia l'istituzione di un Tavolo permanente di *governance* sulla "Piattaforma logistica Sicilia Orientale". A tal proposito, l'AdG del POR Sicilia, dott. Vincenzo Falgares, ritiene che il CIA, integrato dalla presenza delle 2 Autorità Portuali coinvolte (Augusta e Catania) e di RFI, sia il contenitore istituzionale più appropriato per discutere sul tema. Si propone, pertanto, la convocazione di un CIA all'interno del quale sottoscrivere un Protocollo, strutturato sulla base di un documento esistente (Studio sulla Piattaforma intermodale Sicilia Orientale), che si configuri come un documento snello, di poche e chiare pagine.

Il MiSE, sottolineando l'appropriatezza del CIA come momento all'interno del quale dibattere la tematica di Augusta, auspica che in quell'occasione siano anche analizzati altri interventi per cui la CE ha dimostrato particolare interesse, come ad esempio "Il Porto di Napoli" e gli interporti campani.

L'AdG del POR Sicilia auspica, inoltre, che venga riservato tempestivamente un momento di riflessione per definire meglio come intervenire sul progetto afferente al "Nodo di Palermo" incontrando, in tale richiesta, la disponibilità assoluta da parte del MIT.

Sull'intervento ANAS "S.S. 96 barese", la CE informa che la procedura di istruttoria è prossima alla conclusione mentre con riferimento agli interventi RFI "Velocizzazione Catania-Siracusa. Tratta Bicocca Targia" e "Bari-S.Andrea Bitetto" si sollecita la predisposizione delle rispettive risposte alle osservazioni formulate dalla CE.

Con riferimento al progetto "Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario", infine, il dott. De Rose chiede informazioni, ai membri del CdS coinvolti, circa l'evoluzione della questione relativa all'assunzione dei costi di gestione della tratta S. Ferdinando-Rosarno rimarcando che, sulla base degli impegni assunti durante una riunione del 31 Marzo 2011, tale questione avrebbe già dovuto essere risolta e prega di fornire informazioni in tempi brevi.



Il MiSE e il rappresentante dell'AP di Gioia Tauro ricordano che la questione è stata affrontata in sede di APQ, sotto il coordinamento del MIT, e che l'intenzione è quella di affidare la gestione delle merci, dal mare alla rete gestita da RFI, al concessionario individuato tramite gara pubblica. L'AP di Gioia Tauro sta verificando, con la Regione Calabria, le modalità giuridiche per arrivare alla pubblicazione di un bando - da parte dell'AP stessa - che assegni anche la gestione del tratto ferroviario in questione, di proprietà della regione.

Sul punto la CE, nel ribadire che in ogni caso i costi di gestione non possono essere finanziati da un Programma Operativo, chiede che venga al più presto data informazione sull'avanzamento della questione all'interno del MIT.

## 6. Prospettive per il 2014-2020

La dott.ssa Lia Potec della CE-DG Move, introduce l'argomento specificando che non fornirà un quadro complessivo della nuova programmazione 2014-2020, ma focalizzerà l'attenzione solamente sul futuro dei trasporti e delle reti TEN-T. Il piano di lavoro dell'Unione europea contribuisce allo sviluppo delle reti TEN-T attraverso il piano *"Connecting Europe"* che comprende:

- a) Orientamenti per lo sviluppo delle Reti TEN-T;
- b) Un nuovo fondo europeo, complementare ai Fondi strutturali (la *"Connecting Europe Facility"*).

In linea generale, la CE propone un nuovo disegno della rete che si articola in 2 livelli:

- a) Rete di base *"Comprehensive Network"*;
- b) Rete centrale strategica *"Core Network"*.

Con riferimento alla *"Comprehensive Network"* si è provveduto ad effettuare una revisione attraverso:

- a) l'eliminazione delle tratte non realizzate;
- b) la riduzione del numero dei porti e degli aeroporti (introducendo la soglia dello 0,1% del traffico totale UE al di sotto della quale il terminal non può essere ricompreso nella rete);
- c) l'introduzione di un nuovo livello multimodale per favorire una più alta interoperabilità.

La *"Core Network"*, invece, si configura come la parte della rete *"Comprehensive"* che passa per le capitali UE e per i porti che superano la soglia dell'1% del traffico totale UE. A titolo di esempio, i porti di Napoli e Gioia Tauro fanno parte della *"Core Network"*.

I nuovi orientamenti, inoltre, prevedono standard più elevati per ridurre l'impatto ambientale e favorire l'intermodalità, attraverso un maggior utilizzo delle tecnologie ITS. L'obiettivo è quello di raggiungere tali standard entro il 2030 per quanto riguarda la rete *"Core"* ed entro il 2050



per quanto riguarda le rete “Comprehensive”.

Inoltre sono previsti 10 corridoi che non rappresentano un'altra rete, ma assicurano lo sviluppo coordinato delle infrastrutture ricadenti in almeno 3 Stati membri.

La “*Connecting Europe Facility*” (CEF) rappresenta un nuovo strumento da utilizzare, in aggiunta ai fondi strutturali, per sostenere gli investimenti sulle reti TEN-T. Il sostegno è concesso attraverso 2 modalità:

- 1) Finanziamenti a fondo perduto (erogabili solo per interventi sulla rete “*Core*” e a un tasso di cofinanziamento del 20%, che può diventare un massimo del 40% nel caso di interventi ad elevato valore europeo - tratte *cross-boarder*, del 30% per i colli di bottiglia e del 50% per gli interventi ERTMS e per gli studi di fattibilità);
- 2) Strumenti di Ingegneria Finanziaria (i.e. “*Project Bonds*” disponibili già a partire dal 2014).

I fondi CEF sono utilizzabili in misura complementare rispetto al FESR. Un esempio può essere rappresentato dal finanziamento di una tratta ferroviaria finanziabile con il FESR per quanto riguarda la parte infrastrutturale e dal CEF per quanto attiene agli interventi ERTMS.

Il CEF mette a disposizione 32 Mld€ (30 a fondo perduto e 2 per gli strumenti di ingegneria finanziaria).

A differenza del FESR, il CEF è gestito direttamente dalla CE attraverso “Programmi di lavoro multiannuali” e la pubblicazione di bandi rivolti direttamente alle persone giuridiche europee. Ciononostante, lo Stato membro competente dovrà dare l'approvazione per la realizzazione dell'intervento, secondo quanto previsto dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea.

Si prevede che, dalla data di pubblicazione del bando a quella di scadenza per la presentazione delle proposte progettuali, decorra un tempo di 4-5 mesi nell'ambito del quale verranno organizzati degli “*Info days*” per consentire ai potenziali beneficiari di preparare al meglio le proposte progettuali.

La selezione delle proposte progettuali verrà effettuata dalla CE, avvalendosi del supporto di valutatori esterni, tenendo in considerazione i seguenti 3 criteri:

- 1) Valore UE aggiunto;
- 2) Attualità dell'intervento;
- 3) Maturità dell'intervento.

I prestiti e gli altri strumenti di ingegneria finanziaria saranno concessi da un partenariato cui partecipa, fra l'altro, la BEI. Per la realizzazione delle strade non è prevista l'erogazione di contributi a fondo perduto. Gli studi di fattibilità sono ammissibili nella misura del 50%.

A garanzia della spesa, lo “*Use it or lose it principle*” stabilisce la riallocazione dei fondi non spesi entro 2 anni.



Il rappresentante della DG REGIO precisa che le azioni istituzionali di coordinamento degli interventi e di cooperazione su scala territoriale attualmente in corso (APQ Gioia Tauro, gruppo "Augusta", Protocollo d'Intesa Bari Lamasinata) sono degli elementi importanti intorno ai quali si potrebbe sviluppare la prossima programmazione. Auspica, inoltre, la creazione di partenariati pubblico privati riservati ad aree logistiche e/o corridoi ben definiti.

Il MiSE sottolinea come, trattandosi di bandi a livello europeo, risulti fondamentale, per gli operatori del territorio italiano, "progettare in maniera europea" per non essere tagliati fuori da questa partita.

## 7. Informativa sul Piano di Monitoraggio Ambientale

L'arch. Maria Rita Antonini, in qualità di responsabile Ambiente del PON Reti e Mobilità, restituisce l'informativa sul Piano di Monitoraggio Ambientale sottolineando come lo stesso fosse già stato presentato in occasione della scorsa Fiera del Levante di Bari, riscuotendo apprezzamenti e riscontri favorevoli anche a opera di personalità di rilievo nel settore. Attualmente si sta lavorando per portare avanti il lavoro e per consentire di mettere in pratica quanto elaborato a livello teorico.

Con riferimento al **quadro conoscitivo degli interventi**, il prof. Francesco Bella espone gli obiettivi perseguiti dal Gruppo di Lavoro "Sostenibilità ambientale":

- caratterizzare tutti gli interventi ammessi a finanziamento sotto il profilo della **localizzazione territoriale**, delle **caratteristiche dimensionali e funzionali** e dello **stato di attuazione**;
- fornire un'indicazione puntuale dello **stato di avanzamento delle procedure di valutazione degli effetti ambientali** attivate (VIA e VInC.A);
- **creare una banca dati documentale** funzionale alla conduzione delle successive attività di monitoraggio ambientale del programma;
- effettuare un **focus sui Grandi Progetti**;
- restituire un primo riscontro sulle **caratteristiche del contesto ambientale** dei territori interessati dalla realizzazione degli interventi;
- fornire una prima **indicazione sui potenziali effetti ambientali degli interventi**.

La ripartizione delle risorse per temi prioritari testimonia che il 75,46% delle risorse allocate sul totale è destinato a modalità di trasporto sostenibili. Tale dato sale a circa l'80% se rapportato alle sole risorse allocate. Ciò testimonia che il PO sembra essere coerente con gli obiettivi della rinnovata strategia di Lisbona.

Viene successivamente restituita informativa relativa agli interventi PON sottoposti a procedura VIA e V.Inc.A, con relativa evidenza della regionalizzazione degli interventi e dell'impatto di tali procedure anche con riferimento alla tipologia di interventi classificati come



“Grandi Progetti”.

L’acquisizione di documentazione (Studi di Impatto Ambientale e Studi di Incidenza) prodotta nell’ambito delle procedure di VIA e di V.Inc.A relative ad ogni intervento ammesso a finanziamento, ha consentito la redazione di appositi fascicoli progettuali contenenti:

- a) le caratteristiche generali dell’intervento;
- b) le procedure di autorizzazione ambientale;
- c) altri elementi per favorire il monitoraggio ambientale (contesto, impatti potenziali e misure di mitigazione).

Viene illustrata, a titolo di esempio, la scheda relativa al “Porto di Augusta” che restituisce informazioni dettagliate in merito a:

- a) la localizzazione dell’intervento;
- b) l’analisi degli elementi di coerenza con la strategia del PON Reti e Mobilità;
- c) le procedure di autorizzazione ambientale attivate;
- d) gli elementi a disposizione per il monitoraggio ambientale (contesto, impatti potenziali e misure di mitigazione).

Si rappresenta che l’intero documento è disponibile sul sito del PON.

La CE si compiace del lavoro svolto e, richiamando quanto anticipato dall’arch. Antonini, sottolinea che già nel corso della fiera del Levante di Bari la DG ENV della CE aveva proposto la realizzazione di un evento di carattere internazionale sulla tematica del monitoraggio ambientale. L’arch. Antonini raccoglie la proposta rappresentando che, in attesa della piena funzionalità del PMA, sono stati già attivati i contatti con l’Assistenza Tecnica per le attività di comunicazione del PON, con l’obiettivo di organizzare l’evento per l’inizio del 2013.

L’Assistenza Tecnica al Monitoraggio presenta, infine, una demo delle funzionalità della componente ambientale, in corso di sviluppo, di SIPONREM che consentirà di gestire i dati ambientali, specificando che tali funzionalità non risultano ancora operative. Viene evidenziato che per la realizzazione della demo della componente ambientale sono stati utilizzati dati espressi per bimestre, in modo analogo a quanto avviene per il monitoraggio finanziario, procedurale e fisico, nonché gli strumenti di analisi dinamica in linea attualmente in uso su SIPONREM ., con l’aggiunta di una componente di analisi geografica.

## **8. Informativa sulle attività di Comunicazione**

La dr.ssa Pandolfi, dell’Autorità di Gestione, illustra brevemente al Comitato le attività complessivamente svolte sul fronte della comunicazione nel periodo maggio 2011-maggio 2012, secondo quanto già inserito nel Piano di Comunicazione, soffermandosi sulle due





importanti manifestazioni fieristiche in cui è stato predisposto lo stand dedicato al Programma:

- a) **Meeting di Rimini** (21 al 27 agosto 2011);
- b) **Fiera del Levante di Bari** (10 al 18 settembre 2011).

Con riferimento alle pubblicazioni, nel mese di luglio 2011 è stato pubblicato il **terzo volume** della collana editoriale **Quaderni del PON Reti e Mobilità 2007-2013** dal titolo “**Piano di Monitoraggio Ambientale**”, distribuito nel corso del Meeting di Rimini e della Fiera del Levante di Bari, mentre è prossima la pubblicazione di una **riedizione del primo quaderno** dedicato al tema della **portualità nelle regioni Convergenza**.

Il sito web dedicato al Programma è online al nuovo dominio **<http://ponreti.mit.gov.it>**. Durante il periodo di riferimento il sito è stato costantemente sottoposto ad una attività di aggiornamento revisione dei contenuti e riorganizzazione, indicizzazione e posizionamento dello stesso nei motori di ricerca. In particolare, la **mappa degli interventi** è stata arricchita con schede informative sui progetti che si aprono ogni volta che viene selezionato un *marker*. Inoltre, nella sezione dedicata al Monitoraggio sono stati inseriti dei **grafici illustrativi** dello stato di avanzamento finanziario, delle risorse monitorate per regione, dell'avanzamento dei pagamenti per beneficiario.

L'attività relativa ai servizi pubblicitari si è concentrata nel periodo luglio – settembre 2011 ad accompagnamento della partecipazione dello stand dedicato al Programma al Meeting di Rimini ed alla Fiera del Levante di Bari, nonché alla realizzazione in tali sedi di due workshop.

Con riferimento ai media utilizzati, si segnalano la stampa quotidiana (nazionale e locale) e periodica, gli standardi e i poster per le affissioni esterne nonché gli avvisi a mezzo web.

Si sono tenuti due Workshop:

- a) Rimini, 26 agosto 2011: centralità dell'Italia nel sistema di trasporto euro mediterraneo e importanza dell'intermodalità, della sicurezza e dell'innovazione per lo sviluppo della logistica;
- b) Bari, 13 settembre 2011: presentazione del Piano di Monitoraggio Ambientale del PON Reti e Mobilità.

Il Programma ha partecipato a due manifestazioni fieristiche:

- a) Meeting di Rimini (dal 21 al 27 agosto 2011): è stato elaborato uno stand di 32 mq (8mx4m) con due lati chiusi e due aperti. Il progetto è stato realizzato con una struttura modulare in tubi di acciaio sviluppata in forma nastro in grado di delimitare e definire i diversi spazi espositivi e informativi. Sulle pareti fisse sono stati riportati il logo PON e l'immagine della creatività usata per la pubblicità istituzionale. I totem illustrativi delle diverse modalità sono stati inglobati nella struttura;
- b) Fiera del Levante di Bari (dal 10 al 18 settembre 2011): è stato allestito uno spazio



espositivo di 41 mq (10mx4.1m), posizionato all'interno del Business Centre, lungo il Viale Orientale (tettoie esterne). Il progetto realizzato con una struttura modulare in tubi di acciaio, ha previsto un bancone e tre totem raffiguranti le diverse modalità di trasporto. Nei lati corti sono stati posizionati due pannelli uno riportante il logo del PON e l'altro dedicato al Piano di Monitoraggio Ambientale. Nel retro del bancone, sia nella parte interna che esterna della tettoia, è stata posizionata la grafica della creatività usata per la pubblicità istituzionale.

Inoltre, il Programma è stato presente con un proprio punto informativo alla inaugurazione del centro di formazione VTS realizzato presso la Base M.M. di Messina (3/11/2011).

Con riferimento agli eventi futuri, si prevede la predisposizione dello stand dedicato al PON durante la manifestazione **MobilityTech** (Napoli 11 e 12 giugno 2012) e si sta valutando la possibilità di prendere parte alla fiera **Port & Shipping Tech** (Genova 29 e 30 novembre 2012).

Il 22 novembre 2011, nell'ambito delle azioni di comunicazione del PON, è stato bandito un **concorso fotografico** dal titolo "**Cattura il movimento: una lettura per immagini del sistema delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti delle merci**", dedicato agli studenti degli Atenei delle Regioni dell'Obiettivo Convergenza (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia). Tale attività aveva come obiettivo quello di spingere i partecipanti a fotografare gli aspetti rappresentativi del sistema delle infrastrutture e del viaggio delle merci.

È stata prevista anche una sezione "**Fuori Concorso**" aperta a tutti coloro che, pur non possedendo i requisiti sopra richiesti, volessero comunque partecipare illustrando con un'immagine il proprio punto di vista sul sistema infrastrutturale.

La realizzazione del concorso fotografico ha comportato lo svolgimento di una serie di attività collaterali, di seguito esposte, tese a promuovere e valorizzare tale iniziativa di comunicazione:

- progettazione esecutiva e realizzazione della creatività attraverso la definizione degli elementi identitari della campagna (banner, logo, lettering, colori, architettura grafica);
- definizione di una giuria, a cui è affidato il compito di valutare le foto pervenute, composta da membri altamente qualificati;
- realizzazione di un sito dedicato con il compito di ricevere le fotografie inviate dai partecipanti, raccogliere tutti i documenti ufficiali (dal regolamento alle locandine) e nel contempo fornire informazioni sul Programma;
- ideazione, sceneggiatura e produzione del video istituzionale che riprende i temi classici della campagna comunicativa già realizzata per il PON attraverso una carrellata di immagini evocative del sistema delle infrastrutture, della logistica e del trasporto delle merci;
- ideazione, sceneggiatura e produzione del video virale in una duplice versione della



durata di 30 secondi e di 3 minuti. Il video, appositamente realizzato per catturare l'attenzione di un pubblico non vicino al tema della logistica, rappresenta un *writer* mentre realizza un'opera di *street art* evocativa del titolo e del tema del concorso.

Il concorso si è concluso il 29 febbraio 2012 ed a seguito della selezione delle foto pervenute effettuata dalla giuria si è giunti alla individuazione di **5 fotografie vincitrici per la sezione "In Concorso"** e di una per la sezione "Fuori Concorso".

Nel mese di maggio è stato pubblicato un **catalogo fotografico** contenente una selezione delle immagini maggiormente rappresentative ed in occasione della festa dell'Europa (9 maggio) si sono tenuti a Roma presso la Casa dell'Architettura l'evento di premiazione dei vincitori e l'esposizione delle oltre 80 migliori fotografie selezionate dalla Giuria.

La dott.ssa Pandolfi, infine, richiama l'attenzione dei beneficiari e dei Responsabili di Linea d'Intervento al **rispetto degli adempimenti in materia di cartelli di cantiere e targhe esplicative** (Regolamento CE 1828/2006), ricordando che l'apposizione degli stessi è condizione vincolante ed essenziale, (come riportato anche nelle Convenzioni stipulate) al fine dell'erogazione dei finanziamenti. L'AdG ha inoltre fornito ai Beneficiari, per facilitarne la realizzazione, i layout dei cartelli e delle targhe nonché i loghi (UE, QSN, PON e MIT) in formati adeguati alla stampa.

È stato infine pubblicato nella sezione del sito dedicata alla Comunicazione **l'Elenco dei Beneficiari** contenente i nominativi degli stessi, i progetti finanziati e l'importo suddiviso in impegnato, certificato ed erogato.

## 9. Varie ed eventuali

Non essendo proposti ulteriori argomenti da trattare, l'AdG ringrazia tutti i partecipanti e conclude i lavori del Comitato di Sorveglianza, alle ore 17:00, riepilogando le decisioni prese in merito all'approvazione del RAE 2011 e della proposta di modifica del Programma Operativo.