



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Comitato di Sorveglianza del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013: seduta del 05.06.2013

VERBALE

Data	Luogo di incontro
05.06.2013	MIT – Lungotevere G.A. Thaon de Revel n.3, Roma

Partecipanti	Struttura
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)
Maria Ludovica Agrò	MISE – Direttore Generale per la Politica Regionale Unitaria Comunitaria
Paola Favale	MIT – Autorità di Certificazione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdC)
Francesco De Rose	Commissione europea – D.G. Regio – Rapporteur
Aglaia Murgia	MISE – DPS
Angela D’Alonzo	MISE – DG PRUC
Massimo Boldrini Parravicini Persia	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Giovanni Infante	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Maria Rita Antonini	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
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)
Alessia Menocci	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (UCIL)
Francesco Corso	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Stefano Iafrate	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Fabiana Conti	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Rosanna Manetta	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Alessia Pandolfi	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Enrica Chiasserini	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Maurizio D’Ambrosi	MIT – Ufficio Pagamenti



Partecipanti	Struttura
Donato Caiulo	MIT – Struttura Tecnica di Missione
Anna Maria Atzori	MIT
Francesca Cesarale	MIT
Linda D'Amico	MIT
Luciano Brenni	MIT
Andrea Salza	MIT
Isabella Bonino	MIT
Laura Zorzi	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Philomene Gattuso	MIT
Maurizio Antoniozzi	MIT
Maura Sabato	ANAS
Maria Genua	ANAS
Riccardo Oliveri	ANAS
Giovanni Sarcia	AP Augusta
Maria Carmela Di Maria	AP Gioia Tauro
Saverio Spatafora	AP Gioia Tauro
Giuseppe Lembo	AP Messina
Domenico Daraio	AP Taranto
Raffaella Ladiana	AP Taranto
Rosaria La Grotta	DIPE
Andrea Marotta	ENAC
Federica Di Paolo	ENAC
Arturo Guida	ENAV
Artur Palma	ENAV
Alessandro Musumeci	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
Andrea Ruggiero	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
Paolo Parrilla	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
Antonio Cioffi	Interporto Sud Europa S.p.a.
Francesco Ricca	Interporto Sud Europa S.p.a.
Michele Di Paola	Interporto Regionale della Puglia S.p.a.
Davide Degennaro	Interporto Regionale della Puglia S.p.a.
Enzo Vailati	Interporto Regionale della Puglia S.p.a.
Luciana Polizzy	MATTM
Paola Andreolini	MATTM
Emanuele Feola	MEF – IGRUE
Carmela Giannino	MISE – DPS
Annarita Briganti	Regione Puglia
Sergio Apollonio	RFI S.p.a.
Teresa Battista	RFI S.p.a.
Alessandro Albanese	Società Interporti Siciliani S.p.a.
Vincenzo Assumma	Società Interporti Siciliani S.p.a.
Vincenzo De Nittis	UIRNET Spa
Anna Maria Rozza	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013
Giovanni Poleggi	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Partecipanti	Struttura
Nicoletta Del Bufalo	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesco Esposito	AT – AdA 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
Francesca Marziali	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Lucia Mastrodonato	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Pierfrancesco Tacoli	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Valentino Lisa	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Paolo Lio	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Georgia Aues	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Gianluca Capri	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Silvia Marchioro	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Dario Bergamo	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Fulvio Lino Di Blasio	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Domitilla Morandi	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Federica Santini	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Floriana Ferrara	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesca Costanzo	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesca Laporta	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
Pierfrancesco Sanchirico	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Beatrice Santucci	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Stefano Sentineri	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Marco Messineo	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Rosa Caputi	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Michela Federici	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Salvatore R. Perricone	AT 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 5 giugno 2013 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 del PON
3. La riprogrammazione del PON: azioni di dicembre 2012 ed azioni future
4. Informativa sull’attivazione della Linea di Intervento I.4.1
5. Informativa sulle notifiche relative agli aiuti di Stato
6. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2012
7. Informativa sull’attuazione del Piano di Valutazione
8. Informativa sul Piano di Monitoraggio Ambientale



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

9. Informativa sul Piano di Comunicazione
10. Programmazione 2014-2020
11. Varie ed eventuali
12. Conclusioni

2. Evidenze emerse

1. Apertura dei lavori e Approvazione dell'Ordine del Giorno

Il Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), dott.ssa Maria Margherita Migliaccio, apre, in qualità di Presidente, la seduta del Comitato di Sorveglianza (CdS) del Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità 2007-2013" (PON) alle ore 10:30.

Il Direttore Migliaccio sottolinea come il PON, nel corso dell'ultimo anno, abbia condotto una approfondita e accurata analisi dello stato di attuazione del Programma attraverso un processo di sorveglianza rafforzata confluita in una prima riprogrammazione, e conseguente adesione al Piano di Azione e Coesione (di seguito PAC), seppur molto moderata. Nonostante già a dicembre 2012 fossero state parzialmente individuate le criticità del Programma, si è deciso di scegliere un approccio prudente, guidato dalla speranza di poter comunque raggiungere i target prefissati ed in considerazione di previsioni di spesa degli Enti all'epoca migliori di quelle trasmesse nella primavera 2013.

L'anno passato ha visto, inoltre, l'impegnata partecipazione dei funzionari ai tavoli sulla nuova programmazione comunitaria 2014-2020 e il consistente contributo del MIT alla stesura del Contratto di Partenariato, unitamente alla co-presidenza di quanto attiene all'Obiettivo Tematico Trasporti.

Il MIT ha partecipato attivamente, inoltre, al Forum PA, esponendo sia il lavoro svolto nel contesto dell'attuale programmazione che nell'ambito dei tavoli preparatori al periodo 2014-2020.

Il Direttore Migliaccio segnala inoltre, con riferimento alla programmazione 2014-2020, la necessità di lavorare con l'obiettivo di completare, entro settembre, la stesura dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, al fine di poter soddisfare la condizionalità *ex-ante* prevista dai nuovi regolamenti comunitari in materia di infrastrutture e trasporti.

Il Direttore Migliaccio ringrazia il Direttore Generale per la Politica Regionale Unitaria Comunitaria del Ministero per lo Sviluppo Economico (MISE), dott.ssa Maria Ludovica Agrò, per il supporto costantemente fornito dal suo dicastero alla gestione dei fondi di competenza



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

del MIT e per la partecipazione all'odierno CdS.

Il Direttore Migliaccio evidenzia inoltre che, se da un lato la gestione dei fondi strutturali costituisce un impegno per l'Amministrazione Pubblica, dall'altro essi rivestono un ruolo di fondamentale importanza e un'occasione per il Paese, offrendo la possibilità di realizzare infrastrutture necessarie per la coesione del Mezzogiorno con il resto dell'Italia. Il Direttore pone, inoltre, l'attenzione sull'obbligo di utilizzare al meglio tali risorse al fine di creare infrastrutture materiali e immateriali indispensabili per la crescita dell'Italia e dell'Europa.

Il Direttore Agrò prende la parola e sottolinea come il PON Reti e Mobilità sia un programma strategico che ha subito, in questo periodo di programmazione, un rallentamento oggettivo anche legato ad un'inversione di tendenza della Commissione Europea con particolare riferimento alla tematica degli aiuti di Stato, a seguito delle sentenze del Tribunale dell'Unione Europea e della Corte di Giustizia dell'Unione Europea sul caso dell'aeroporto di Lipsia. Il percorso di quest'anno ha visto un buon esempio di stretta collaborazione interistituzionale con il MIT che ha portato alla prima, se pur sottostimata, riprogrammazione con adesione al PAC.

Il PAC ha permesso l'accelerazione della spesa relativa alla Programmazione 2007-2013, con una forte concentrazione tematica e un'importante destinazione a misure anticicliche. Il budget complessivo del PAC è pari a 11 miliardi di euro. In questa fase di riprogrammazione il PON Reti e Mobilità ha contribuito al PAC con 172 milioni di euro, aumentando la quota di cofinanziamento comunitario al 53,35%, mentre molti Programmi – soprattutto regionali – hanno ormai raggiunto la massima riduzione possibile del cofinanziamento nazionale (la quota di cofinanziamento comunitario è pari al 75%); tanto auspica parimenti anche per il PON Reti, in considerazione della sua scarsissima performance di spesa e dello stato di attuazione degli interventi.

Il Direttore Agrò sottolinea come il PAC sia un'importante misura di accelerazione che ha promosso un metodo basato sull'individuazione di risultati e di azioni percorribili, permettendo, inoltre, l'attivazione di misure anticicliche nonché di altre azioni ponte verso la programmazione 2014-2020.

In questa fase, nonostante la fine del governo Monti, il Ministro Trigilia sta garantendo continuità con il metodo promosso dal predecessore Ministro Barca ed è già stata condotta un'analisi di rischio su tutti i programmi, tra cui il PON Reti e Mobilità, che ha portato – come condiviso con il Direttore Migliaccio e la Commissione Europea (CE) – alla ipotesi di una nuova riprogrammazione con l'applicazione del tasso minimo di cofinanziamento nazionale. La destinazione dei fondi deve essere ancora decisa, ma – sottolinea il Direttore Agrò – resta di fondamentale importanza portare a termine le opere in forte ritardo. È in corso una interlocuzione a livello politico tra il Ministro Trigilia e il Vice Ministro De Luca per arrivare alla riprogrammazione entro l'estate, in modo da evitare la perdita di risorse comunitarie.

Il Direttore Agrò segnala inoltre che, in relazione alla programmazione 2014-2020, è in corso un dibattito organizzato in quattro tavoli tematici i quali, partendo dal rispetto delle



condizionalità *ex-ante*, rappresentano un esempio in cui le sette innovazioni di metodo promosse dall'ex Ministro Barca trovano applicazione.

Il Direttore Agrò sottolinea come tale impostazione dovrebbe garantire un'attuazione più tempestiva ed efficace della prossima programmazione, tenendo in considerazione le innovazioni di metodo quali, per esempio, un approccio partenariale, la dettagliata definizione di azioni e obiettivi e la garanzia di tempi certi sia nella realizzazione degli interventi che nei flussi finanziari (anche in termini di certificazioni nel rispetto delle esigenze del bilancio comunitario). Nel negoziato informale è stato comunicato che la bozza di Accordo di Partenariato verrà consegnata entro luglio.

Il Direttore Migliaccio sottolinea l'importanza del contributo di tutti gli attori coinvolti e invita i Beneficiari a comprendere come il mancato raggiungimento degli obiettivi non costituisca semplicemente una sconfitta, ma evidenzia la necessità di una riflessione utile per la prossima programmazione, al fine di poter comunque portare a termine la realizzazione di progetti strategici per il Paese.

Il Direttore Migliaccio dà quindi lettura dell'Ordine del Giorno, per l'approvazione da parte del Comitato di Sorveglianza. Il CdS approva per silenzio assenso.

Il Direttore Migliaccio passa quindi la parola all'Autorità di Gestione (AdG), arch. Cynthia Fico.

2. Stato di attuazione del PON

L'Autorità di Gestione illustra lo stato di attuazione del PON segnalando che, nel periodo intercorso dal passato CdS del 31 maggio 2012, sono stati emanati due decreti di ammissione a finanziamento degli interventi:

1. Con il **VII Decreto**, n° 10920 del 18 dicembre 2012:
 - sono stati **aggiornati gli importi** e le denominazioni di alcune progettualità;
 - sono stati ammessi a finanziamento **tedici nuovi progetti** di cui sei sull'Asse I (due afferenti alla modalità interportuale, uno alla modalità aeroportuale e tre alla modalità ITS), quattro sull'Asse II afferenti alla modalità ITS e tre sull'Asse III;
 - a seguito degli incontri per la sorveglianza rafforzata avuti con i Beneficiari, sono stati **eliminati sette interventi** dalla lista dei progetti ammissibili decretati in precedenza, a causa del livello di arretratezza nella realizzazione;
 - sono stati **accorpati due interventi ITS** in uno unico (Progetto SITIP).

2. Con l' **VIII Decreto**, n° 4775 del 20 maggio 2013:
 - sono stati **aggiornati gli importi** delle due Schede Grande Progetto approvate ("*Potenziamento del porto commerciale di Augusta*" e "*Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto*");



- sono state **eliminate le somme** degli interventi ceduti al PAC.

Tutti gli attori coinvolti sono consapevoli dei grandi sforzi fatti per raggiungere i risultati e la situazione relativa ai numerosi Grandi Progetti (GP) inclusi nel programma è molto confortante: undici hanno avuto decisione positiva da parte della CE, mentre per tre si attende parere definitivo entro l'anno in corso. Con riferimento all'iter di approvazione delle Schede Grande Progetto, l'AdG segnala che nel periodo intercorso dal passato CdS, sono state oggetto di approvazione da parte della CE le schede relative agli interventi "S.S. 96 – Lavori di ammodernamento e adeguamento", "Potenziamento del porto commerciale di Augusta", "Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto" e "Potenziamento tecnologico nodo di Napoli". Sono, tuttavia, ancora in fase istruttoria le Schede relative a tre interventi ferroviari¹.

L'Autorità di Gestione auspica che la Commissione Europea apprezzi il grande sforzo profuso in relazione ai Grandi Progetti. La CE stessa rileva con soddisfazione l'elevato numero dei GP approvati.

2.1. Avanzamento finanziario del Programma al 30 aprile 2013

L'Autorità di Gestione illustra l'avanzamento finanziario del Programma al 30 aprile 2013 in termini di impegni assunti, sottolineando come un importo pari al 72% dei costi ammessi sia già stato impegnato dai Beneficiari. Resta tuttavia arretrato il livello dei pagamenti che è pari al solo 24% dei costi ammessi: tale dato rappresenta una delle principali criticità che spinge ad un'ulteriore riprogrammazione.

L'AdG sottolinea, inoltre, come l'VIII Decreto abbia rimodulato in riduzione i costi ammessi totali relativi agli Assi I e II.

2.2. Avanzamento procedurale del Programma al 30 aprile 2013

L'Autorità di Gestione illustra l'avanzamento degli interventi sia per Asse che per modalità di trasporto finanziato:

- sull' Asse I dei 44 interventi ammessi a finanziamento 28 sono quelli in progettazione o con affidamenti in corso di aggiudicazione, 11 sono in fase d'esecuzione e 5 sono in fase di collaudo e verifica oppure già conclusi;
- sull' Asse II dei 28 interventi ammessi a finanziamento in base al VII decreto vigente al 30 aprile 2013, sono 14 gli interventi in progettazione o con gare in corso di aggiudicazione, 8 sono in fase d'esecuzione e 6 in corso di collaudo e verifica, oppure conclusi. A seguito dell'adesione al PAC, formalizzata con VIII Decreto del 20 maggio 2013, i progetti a valere sull' Asse II sono passati da 28 agli attuali 25.

¹ "Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria", "Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)", (versione 2), "Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Biccocca-Targia"



2.3. Previsioni di spesa e obiettivi N+2

L'Autorità di Gestione lascia la parola all'Autorità di Certificazione (AdC) dott.ssa Paola Favale.

L'AdC comunica di aver provveduto ad inviare, entro i dovuti termini e in linea con quanto disposto dall'art. 76 del Regolamento (CE) 1083/2006 e s.m.i., le previsioni delle domande di pagamento per l'esercizio finanziario in corso e per quello successivo, in base alle indicazioni fornite dai Beneficiari.

Il dato è stato condiviso anche con l'AdG, in quanto già da una prima elaborazione, era emerso uno scostamento dai target e dagli obiettivi di spesa fissati per il Programma.

Per il 2013 si prevede una spesa pari a circa 204 milioni di euro di cui 115 milioni nel periodo gennaio-ottobre e 89 milioni per il periodo novembre-dicembre. Per l'annualità 2014, le previsioni indicano una spesa pari a circa 234 milioni di euro.

L'AdC specifica che, per quanto riguarda il periodo gennaio-ottobre 2013, nella quota FESR delle previsioni di spesa è incluso anche l'importo di circa 15 milioni di euro derivante dall'applicazione del nuovo tasso di cofinanziamento comunitario – al 53,35% – alla spesa certificata cumulata al 31 dicembre 2012. Inoltre, in relazione alle previsioni di spesa indicate dettagliatamente dai beneficiari nel periodo "marzo 2013", l'AdC segnala che solo una minima parte di esse si sono concretizzate con la presentazione di domande di rimborso utili per le certificazioni presentate alla CE nei mesi di aprile e maggio 2013.

L'AdC informa che la quota FESR certificata alla data del CdS ammonta a 309 milioni di euro; tale dato fa registrare, al 31 maggio 2013, uno scostamento pari a 4,6 milioni di euro rispetto all'obiettivo comunicato dal MISE per lo stesso periodo.

L'AdC evidenzia la necessità di una riflessione non tanto sul mancato raggiungimento del target intermedio di maggio (comunque inferiore al 5% rispetto all'obiettivo stesso), quanto piuttosto sul reale rischio di saldi negativi, calcolati sulla base delle previsioni fornite dai Beneficiari, per la prossima scadenza intermedia di ottobre e per la scadenza annuale del 31 dicembre 2013 (circa 116 milioni di euro FESR).

Il Direttore Agrò, sulla base dei dati rappresentati dall'AdC, ribadisce la necessità di un'ulteriore riprogrammazione.

La Commissione Europea sottolinea la necessità di una decisa riprogrammazione in quanto, dall'analisi delle previsioni di spesa e dai dati a disposizione dell'AdG, emerge un'alta probabilità di perdita delle risorse. Pertanto la CE condivide l'impostazione presente e futura di riprogrammazione, orientata alla riduzione massima del tasso di cofinanziamento nazionale, purché il Programma mantenga intatto l'impianto strategico che lo caratterizza.

3. La riprogrammazione del PON: azioni di dicembre 2012 ed azioni future

L'Autorità di Gestione illustra il percorso che ha portato alla riprogrammazione del PON, basato su tre elementi: analisi di rischio, ricognizione e azioni correttive.



L'analisi di rischio, avviata a partire da settembre 2011, ha costituito, attraverso la sorveglianza e il monitoraggio, il punto di partenza per l'individuazione degli interventi che sarebbero stati oggetto di rimodulazione o definanziamento.

Tale percorso ha condotto alla definizione di misure correttive, tra cui la stesura di una *long list* finalizzata all'individuazione di progettualità di rapida esecuzione in grado di sostituire i progetti meno performanti. È stato, inoltre, indicativamente definito quali progetti possano passare "a cavallo" con la nuova programmazione 2014-2020. Infine, L'AdG illustra la lista degli interventi che, a seguito delle iniziative sopradescritte, avendo perso la copertura finanziaria, sono stati ceduti al PAC, per un importo complessivo pari a 172 milioni di euro.

L'AdG chiede ai membri del Comitato se ci siano interventi o osservazioni in merito a quanto fino a qui illustrato. Nessuno formula osservazioni.

3.1. L'adesione al Piano di Azione e Coesione

L'AdG rappresenta come dei 172 milioni di euro destinati al PAC a dicembre 2012, 77,9 milioni di euro rappresentino risorse vincolate, afferenti a progettualità già coperte dal PON e per le quali si ritiene necessario un mantenimento della copertura finanziaria a causa di impegni giuridicamente vincolanti assunti dai Beneficiari, quali l'*"Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC"*, la *"Linea veloce Palermo - Catania"*, la *"S.S. 96 - Lavori di ammodernamento e adeguamento"* e l'*"ACC Bari Lamasinata"*.

3.2. Il nuovo Programma Operativo

L'AdG torna a ripetere come la riprogrammazione abbia comportato una riduzione pari a circa 172 milioni di euro del budget del Programma. Tale riduzione ha causato una modifica delle percentuali di cofinanziamento nazionale e comunitario: dall'iniziale tasso del 50% si è passati al contributo del 46,65% dei fondi italiani e 53,35% di quelli europei.

L'Autorità di Gestione passa la parola al Responsabile di Linea (RLI) per gli Interventi portuali, aeroportuali e interportuali, ing. Giovanni Infante.

4. Informativa sull'attivazione della Linea di Intervento I.4.1

L'ing. Infante informa il CdS in merito all'attivazione della Linea di Intervento I.4.1 relativa agli aiuti al settore privato finalizzati allo sviluppo della logistica. Si è scelto di operare tramite contributi ad imprese in forma aggregata (raggruppamenti di almeno due soggetti), operanti nelle quattro Regioni "obiettivo convergenza". Per l'implementazione della Linea d'Intervento è stata riservata una quota pari a 20 milioni di euro.

L'Invito alla presentazione di proposte progettuali, pubblicato sul sito del Programma il 30 gennaio 2013, prevede, per ciascun intervento finanziabile, l'erogazione di contributi a fondo perduto da un minimo di 500 mila ad un massimo di 2 milioni di euro. Tale importo deve rappresentare circa il 30-35% del costo totale dell'intervento.



La scadenza per la presentazione delle proposte progettuali era fissata al 30 aprile 2013. Nel periodo febbraio-aprile, sono state formulate un gran numero di richieste di informazioni da parte degli operatori del settore della logistica; è stato, a tal fine, organizzato un servizio di *help desk* finalizzato alla risoluzione dei quesiti posti, nonché alla predisposizione di una apposita area *FAQ all'interno del sito del Programma*.

In totale sono pervenute quindici proposte, all'analisi delle quali la commissione di valutazione sta lavorando. La scadenza per la valutazione è prevista per il 29 di giugno p.v., anche se è possibile prevedere la chiusura anticipata dei lavori.

Entro il mese di luglio dovrebbe essere emanato il Decreto di ammissibilità a finanziamento degli interventi e si prevede di impegnare almeno il 75% delle risorse destinate.

L'Autorità di Gestione chiede di anticipare il punto all'ordine del giorno relativo all'approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione. Non ci sono obiezioni.

L'AdG, passa pertanto la parola al Responsabile di Linea per gli Interventi Ferroviari e ITS e Responsabile della Segreteria Tecnica, arch. Massimo Boldrini Parravicini Persia.

5. Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2012

Il RLI Boldrini segnala come, avendo l'AdG proceduto all'invio del documento a tutti i membri del Comitato di Sorveglianza nei tempi previsti dal Regolamento del CdS, il suo intervento non preveda l'esposizione dell'intero contenuto dello stesso, ma si concentri sui punti relativi alle criticità e allo stato di attuazione del Programma.

Il RAE fotografa la situazione al 31 dicembre 2012: già prima della metà del 2012 hanno iniziato ad emergere chiaramente le criticità del Programma dovute, in parte, al ritardo dei Beneficiari nell'attivazione degli interventi e nella rendicontazione e, in parte legate al problema dei ritardi nell'approvazione delle Schede Grande Progetto. Un altro problema emerso è legato alla questione delle notifiche degli aiuti di Stato, che ha comportato degli slittamenti rispetto alla tempistica attuativa del PON.

Il RAE fotografa la situazione al VII Decreto, il cui contenuto non ha causato modifiche di particolare stravolgimento dell'impianto sotteso al PON. Nel corso dell'annualità 2013 si è finalizzata l'approvazione del nuovo testo del PON (marzo 2013). Se ne fa cenno brevemente all'interno del RAE.

Tra le altre azioni implementate nel corso del 2012, il Responsabile per il monitoraggio del Pon Reti e Mobilità, arch. Boldrini, menziona il rafforzamento dell'utilizzo ed analisi dei dati per la sorveglianza del PON, sottolineando la l'attenzione che è stata riservata ai cronoprogrammi dei singoli interventi, per monitorare ed individuare le maggiori criticità relative ai tempi di attuazione. Tramite il sistema di monitoraggio SIPONREM, inoltre, l'attenzione si è focalizzata sui dati finanziari di impegni effettivi assunti dai Beneficiari e i ribassi d'asta registrati in fase di appalto, per capire la reale capacità di spesa degli interventi.

Al fine di ottenere continuità delle operazioni, inoltre, si è rafforzato il processo che porta dalla domanda di rimborso alla certificazione tramite l'imposizione, nel Sistema di Gestione



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

e Controllo (SIGECO) e nei Manuali Operativi delle Procedure (MOP), di un limite massimo di tre mesi in cui effettuare i controlli, e la definizione di tre finestre di certificazione.

Il RLI Boldrini sottolinea che in questo modo - dal momento che la CE effettua i pagamenti in un tempo massimo di un mese (ad esclusione della certificazione di ottobre che può gravare sul bilancio europeo dell'anno in corso o in quello successivo) - i Beneficiari hanno la certezza dei tempi di rimborso e liquidazione delle spese effettuate (massimo quattro mesi): in sintesi, il PON non ravvisa quelle criticità rispetto ai tempi di rimborso lamentate da altri PO del QNS ai quali invece faceva riferimento il Direttore Agrò nella prima parte dell'incontro.

Il RLI Boldrini ricorda che il RAE è stato inviato in data 20 maggio a tutti i membri del Comitato di Sorveglianza e quindi lo sottopone all'approvazione dei presenti.

L'Autorità di Gestione chiede se qualcuno dei presenti abbia delle osservazioni o puntualizzazioni in merito.

La Commissione Europea osserva come ad oggi, nel giugno 2013, anno che dovrebbe corrispondere alla fine della programmazione in corso, solamente nove sul totale degli oltre ottanta progetti del Programma siano stati conclusi. Sottolinea quindi che non bisogna sorprendersi del ritardo strutturale dell'Italia in questo periodo di programmazione. La CE aggiunge che, oltre a un ritardo che classicamente caratterizza l'Italia nella gestione dei Fondi Strutturali, nella programmazione 2007-2013 il rallentamento è superiore in proporzione a quello del precedente periodo 2000-2006. Pertanto, la necessità di riprogrammare e razionalizzare il PON, riducendo al massimo il cofinanziamento nazionale, è estrema. Inoltre, la CE sottolinea come la maggior parte degli interventi conclusi siano afferenti prevalentemente alla modalità ferroviaria (e, fra questi, si annoverano quelli relativi ai "miglioramenti diffusi"), registrandosi solo due progetti portati a termine relativi ad altre modalità di trasporto. Nonostante la situazione difficile descritta nel RAE, la CE intende restituire un messaggio positivo e propositivo, soprattutto in relazione alla programmazione 2014-2020, auspicando uno sforzo di riflessione collettiva per raggiungere un cambiamento, nell'ottica dell'azione e della condivisione preventiva.

La Commissione Europea chiede, inoltre, che il Piano di Valutazione venga pubblicato sul sito internet del PON e che il link sia inserito nel RAE.

Il RLI Boldrini sottolinea che nell'ambito del PON Trasporti 2000-2006, molti dei progetti inseriti erano stati già precedentemente avviati ed erano caratterizzati da un livello avanzato di spesa. Il problema deriva dalla difficoltà del passaggio dalla pianificazione/programmazione alla realizzazione delle infrastrutture, che scontano le difficoltà incontrate da tutte le opere pubbliche in Italia, e si evidenzia come l'impossibilità di finanziare progetti "volano" in questa programmazione non abbia giovato il PON Reti e Mobilità.

L'AdG passa la parola al Direttore Agrò che illustra come il MISE abbia osservato criticamente la situazione dei Programmi Operativi 2000-2006 e 2007-2013, anche in



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

un'ottica di "lessons learned". Tuttavia è importante sottolineare la differenza tra i due periodi di programmazione. È stato riscontrato un notevole ritardo dovuto al fatto che politiche in oggetto sono caratterizzate da stabilità di programmazione in quanto necessitano di progettualità *ex-ante*, almeno sette anni prima della richiesta di finanziamento. Tuttavia, non si può trascurare il fatto che in tale arco di tempo, la situazione economica globale è soggetta a modificazioni. La programmazione 2007-2013 è stata caratterizzata dalla crisi del 2008 che ha cambiato le condizioni e questo non può essere né dimenticato né sottovalutato. Il Direttore Agrò continua dicendo che la progettazione *ex-ante* è un elemento da cui non si può prescindere al fine di dare certezza dei tempi della Programmazione stessa. La certezza dei tempi è proprio una delle sette innovazioni introdotte dal metodo proposto dall'ex-Ministro Barca. La criticità dei tempi di realizzazione rappresenta un problema a cui si aggiunge che spesso nei sette-nove anni di implementazione dei programmi mutano le situazioni di contesto e i programmi spesso si disallineano dalle politiche, ciò rappresenta una criticità importante su cui ci si deve interrogare. Tutto questo non solo pone un problema di spesa e certificazione, ma soprattutto di efficacia della spesa stessa.

L'AdG sottolinea che, proprio al fine di evitare una situazione simile nel prossimo periodo 2014-2020, si è pensato, con il MISE di creare una sorta di incubatore (un "Fondo per la progettazione") per catalizzare lo sviluppo dei progetti e renderli "maturi", prima di inserirli nella programmazione, così come stabilito nelle bozze di regolamenti comunitari.

L'ing. Murgia specifica che la situazione del PON Reti e Mobilità già a inizio programmazione era molto preoccupante a causa dell'assenza di interventi con avanzato livello di progettazione. Nonostante i ritardi, pertanto, ci si può ritenere moderatamente soddisfatti, in quanto la riprogrammazione da effettuarsi a breve ridurrebbe di molto il livello di preoccupazione. La necessità di arrivare preparati alla prossima programmazione è ulteriormente evidente se si considera la questione delle condizionalità *ex-ante* e dell'elaborazione di una lista dei progetti "maturi" caratterizzati, fra l'altro, dall'esistenza di uno studio di fattibilità concluso, di una Valutazione di Impatto Ambientale già avviata e da una serie di altri elementi. Ciò sottolinea che, al fine di soddisfare la condizionalità *ex-ante*, è necessario che i Beneficiari intraprendano la fase di progettazione in tempi brevissimi.

Il Direttore Migliaccio aggiunge, rivolgendosi ai Beneficiari, che i progetti devono tener conto delle linee strategiche contenute nell'Allegato Infrastrutture del Documento di Economia e Finanza, oltre a essere maturi ed immediatamente cantierabili.

L'AdG chiede ai membri del Comitato di Sorveglianza se il RAE si possa ritenere approvato. ENAC propone una puntualizzazione da apportare a pagina 36 del RAE in materia di aiuti di Stato. La richiesta viene accolta e il RAE approvato, con mandato all'AdG di apportare le puntualizzazioni richieste.



6. Informativa sulle notifiche relative agli aiuti di Stato

Il Responsabile di Linea per gli Interventi portuali, aeroportuali e interportuali, ing. Giovanni Infante riapre la riunione a seguito del *coffee break*, introducendo l'informativa in materia di aiuti di Stato.

L'ing. Infante rappresenta che, a seguito della sentenza del Tribunale dell'Unione Europea del 24 marzo 2011 sull'aeroporto di Lipsia, la Commissione europea, già con il caso del GP del porto di Augusta, per una variata interpretazione della norma, ha ufficializzato l'ampliamento del campo di applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato anche agli investimenti infrastrutturali, ancorché realizzati da soggetti pubblici ed indipendentemente dal fatto che siano ubicati in regioni Convergenza, nella misura in cui gli stessi siano destinati a costituire oggetto di attività economica.

Recependo tale interpretazione, la CE stessa, in sede di consultazione interservizi nell'ambito dell'istruttoria dei Grandi Progetti, ha, in più occasioni, effettuato rilievi sulla possibile sussistenza di aiuti di Stato. Invece, gli interventi di importo inferiore ai 50 milioni di euro sono stati oggetto di uno *screening* effettuato dall'AdG, su proposta del MISE con nota ufficializzata nel maggio 2012.

Dai risultati di tale valutazione è emerso che per il 67% dei progetti (corrispondenti all'87% del budget del PON) non si rilevano elementi di aiuto di Stato, mentre per il 33% dei progetti (corrispondenti al 13% del budget del PON) si è rilevata, sulla base della variata interpretazione, la possibilità di presenza di elementi di aiuto. Tra questi ultimi si annoverano undici interventi portuali, nove aeroportuali e quattro interportuali.

6.1. Il Porto Commerciale di Augusta

Il Porto Commerciale di Augusta ha rappresentato, per l'Italia, il primo intervento oggetto di notifica di aiuto di Stato a seguito della mutata interpretazione della Commissione europea sulla tematica degli aiuti di Stato alle infrastrutture. L'istruttoria da parte dei competenti uffici della Commissione Europea si è conclusa il 19 dicembre 2012 con la Decisione di aiuto compatibile per un importo di circa 100 milioni di euro su un costo totale dell'investimento pari a 145 milioni di euro.

6.2. Interlocuzioni in essere

Con i Beneficiari che, a seguito dell'attività di *screening* condotta dall'AdG, sono stati individuati come potenziali beneficiari di aiuti, l'AdG ha avviato interlocuzioni finalizzate all'avvio della fase di notifica ex art.108, 3 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea.

Le interlocuzioni con la Società Interporti Siciliani S.p.A., relative all'interporto di Catania, risultano essere ad uno stato avanzato. Si rappresenta, tra l'altro che si è in attesa di decisione sulla notifica dell'analogo intervento sull'Interporto di Termini Imerese, già sottoposto alla DG COMP.



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Per quanto attiene ENAC e gli aeroporti, invece, l'Organismo Intermedio sta concludendo la fase di elaborazione documentale. Contemporaneamente si sta valutando l'opportunità di effettuare una notifica unica per la modalità aeroportuale o notifiche differenziate per ente.

L'ing. Infante raccomanda a tutti gli attori un alto livello di coesione al fine di affrontare la questione all'unisono. Sottolinea, inoltre, come il presentarsi della necessità di avviare a fine programmazione la fase di notifica degli interventi individuati a seguito dell'attività di *screening*, crei notevoli difficoltà interpretative e procedurali (che sarebbero state limitate rimandando tale approccio alla prossima programmazione), in quanto non esiste una chiara linea d'azione a livello comunitario. Il RLI, inoltre, si rivolge alla Commissione Europea, auspicando un'interlocuzione preliminare con Bruxelles, come avvenuto per il caso del Porto di Augusta, al fine di accelerare le tempistiche relative alle prossime istruttorie e comprendere quale sia il percorso più rapido per poter consentire l'avvio fisico degli interventi in tempi certi.

Con riferimento all'intervento sull'interporto di Termini Imerese, l'avv. D'Alonzo del MISE informa che si è in attesa di una imminente Decisione di aiuto compatibile da parte della CE. L'avv. D'Alonzo sottolinea, inoltre, come ogni caso sia caratterizzato da elementi peculiari tali per cui anche la stessa DG COMP si è trovata spesso a dover operare in settori per cui non sono state fornite linee guida, appellandosi solo ai nuovi orientamenti in materia conseguenti alla sentenza di respingimento della Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

In ogni caso, l'avv. D'Alonzo sottolinea come non ci sia nessun vantaggio per gli Stati Membri nell'assumere un atteggiamento attendista e nel non affrontare la questione in modo deciso, auspicando che si giunga rapidamente ad una almeno presa di posizione comune a livello nazionale.

L'avv. D'Alonzo rappresenta, inoltre, che a suo avviso sarebbe opportuno che le amministrazioni locali che gestiscono interventi inseriti nelle programmazioni comunitarie, sia a livello nazionale che a livello regionale, forniscano un'impostazione univoca in materia di aiuti di Stato, redigendo schede di notifica quantomeno simili, anche per dare una impostazione unica a livello di Stato Membro.

Evidenza, altresì, la necessità di un maggior livello di raccordo dichiarando che il MISE è disponibile a svolgere questo ruolo di coordinamento fra amministrazioni centrali, regionali ed enti Beneficiari.

Un esempio di tale fattispecie è costituito dall'Interporto Regionale della Puglia che ha già sottoposto a notifica l'intervento finanziato dal POR, mentre si stanno avviando le analisi concernenti la notifica dell'intervento di presa e consegna (finanziato dal PON).

L'avv. D'Alonzo ribadisce che quando gli interventi hanno una vocazione economica devono essere notificati per la successiva autorizzazione da parte della CE alla concessione dell'aiuto; in tutti i casi in cui si ritenga che una misura non costituisca aiuto di Stato è possibile effettuare una notifica per certezza di diritto, indicando le motivazioni a sostegno della non sussistenza dell'aiuto.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

L'ing. Murgia sottolinea che la notifica degli aiuti di Stato non è legata al finanziamento all'interno del corrente periodo di programmazione e che, pertanto, si potrebbe pensare di anticipare il lavoro relativo agli interventi che verranno inseriti nella programmazione 2014-2020.

L'avv. D'Alonzo precisa che, nel caso esistano idee progettuali avanzate per la prossima programmazione, potrebbe essere opportuno anticipare le notifiche, considerando anche l'attuale maggior sensibilità della DG COMP, legata alla consapevolezza del disagio creato alle varie Autorità di Gestione con il cambio di orientamento adottato a seguito della sentenza di Lipsia.

L'avv. D'Alonzo ricorda come la tempistica con cui la DG COMP conclude la propria istruttoria, seppur codificata dalla normativa comunitaria in materia, sia dipendente dal livello di completezza delle informazioni ad essa fornite e che pertanto, il rispetto della stessa, possa essere compromesso in caso di gap informativi sostanziali, a seguito dei quali risulti necessario formulare richieste di integrazioni specifiche.

L'avv. D'Alonzo rappresenta, inoltre, l'esperienza del regime quadro sulla banda larga, considerandola come un possibile riferimento per regimi quadro in materia infrastrutturale per modalità di trasporto, in alternativa alle notifiche individuali. Per fare ciò, tuttavia, è necessaria una forte sinergia tra gli attori coinvolti e il MISE si offre di avere un ruolo di raccordo, anche se le Autorità di Gestione delle Regioni Ob. Convergenza non hanno mostrato particolare entusiasmo nell'accoglimento di tale ipotesi.

L'ing. Infante esprime il proprio accordo sul tema dei regimi quadro, ma sottolinea che non è facile trovare questo tipo di coordinamento a fine programmazione e rappresenta che la proposta sia da tenere in forte considerazione specialmente per il periodo 2014-2020. L'ing. Infante si rivolge all'avv. D'Alonzo – riprendendo il tema della notifica unitaria per infrastrutture con finanziamenti PON e POR (Interporto Regionale della Puglia e Aeroporto di Lamezia Terme) – evidenziando come la ricezione da parte della CE di notifiche diverse per lo stesso intervento sottoponga una questione di coordinamento interistituzionale. L'ing. Infante chiede, pertanto, all'avv. D'Alonzo quale sia la modalità migliore da seguire in tali casi e se esista la possibilità di sensibilizzare la DG COMP al fine di evitare di riproporre diverse notifiche per lo stesso intervento.

L'avv. D'Alonzo rappresenta che la problematica, dal suo punto di vista, risiede nel fatto che ciò che è definito Grande Progetto ha, per definizione, una strategicità e una funzione unitaria sia pure con canali di finanziamento differenti: questa è una questione che bisognerebbe affrontare anche con la DG REGIO. Per quanto riguarda gli aiuti di Stato, invece, qualora la CE riceva più notifiche afferenti ad un unico intervento (es. Interporto Regionale della Puglia cofinanziato contestualmente da PON e POR) in tempi diversi, non è possibile sapere con certezza quale sia l'effetto sull'eventuale Decisione già adottata (riapertura dell'istruttoria, blocco del primo iter di approvazione, ecc.) o sull'orientamento generale dell'iter istruttorio in corso.



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

L'avv. D'Alonzo ritiene che l'investimento debba essere considerato nella sua globalità, sottolineando l'importanza della questione al fine di evitare problemi alle notifiche in corso e a quelle future.

Il dott. Marotta, rappresentante di ENAC, interviene chiedendo quale sia la strada più opportuna da intraprendere in caso di una notifica già avviata: se sia il caso, per esempio, di attendere che la decisione in merito alla prima notifica sia adottata per poi procedere alla successiva.

Il dott. Degennaro, Presidente dell'Interporto Regionale della Puglia, specifica che il proprio ente è Beneficiario dei fondi POR, ma che nel caso dei finanziamenti a valere sul PON, l'interporto riveste solamente il ruolo di ente attuatore, impegnato nell'accelerazione e nella realizzazione di un'infrastruttura necessaria allo sviluppo locale e regionale. Pertanto, l'idea di unificare gli iter di notifica dei due investimenti non risulterebbe corretta.

L'avv. D'Alonzo pur non trovandosi nella possibilità di esprimere un parere definitivo in assenza di una conoscenza specifica dei due interventi, sottolinea che il fatto che lo stesso soggetto sia, da una parte, attuatore e, dall'altra Beneficiario, dal punto di vista DG COMP, non modifica la valutazione sul progetto globalmente inteso nonché sulla sua riconducibilità o meno all'applicazione della normativa in materia di aiuti di Stato.

Contestualizzando la sua precedente richiesta, il dott. Marotta chiede, nuovamente, quale sia la procedura migliore per quanto riguarda la notifica dell'aeroporto di Lamezia Terme: aspettare la decisione in merito al Grande Progetto a valere sui fondi POR o notificare, nelle more della decisione sul primo, il progetto minore a valere sui fondi PON? Il dott. Marotta sostiene la correttezza del considerare l'intervento globalmente, ma esprime il dubbio in merito al rischio di blocco dell'istruttoria relativa alla prima notifica, nel caso di effettuazione, in contemporanea, di un'ulteriore notifica.

L'avv. D'Alonzo esprime il proprio dubbio in merito all'eventuale reazione della DG COMP a una notifica postuma in quanto lo Stato Membro, agli occhi della CE, costituisce un unico soggetto.

Pertanto, per ciò che è in corso di notifica, probabilmente, è opportuno effettuare una unica complessiva notifica.

La Commissione Europea evidenzia che, anche dal punto di vista di DG REGIO, la pratica di suddividere un progetto con un'unica finalità economica in diversi programmi è da evitare, in quanto provoca perdita di informazioni. Nell'ultimo *Position Paper* è stato esplicitamente richiesto di inserire in un unico Programma Operativo gli interventi che ricadono nello stesso obiettivo economico.

La CE si dichiara a favore dell'idea del MISE di richiedere l'approvazione di regimi quadro perché è un'occasione per velocizzare l'iter delle varie pratiche.

L'ing. Murgia rappresenta che, pur comprendendo i timori che potrebbero presentarsi ai Beneficiari in relazione ai regimi quadro, gli stessi siano bilanciati con il rischio, che diventerà certezza, delle impugnative, dei ricorsi o delle eventuali procedure di infrazione



che saranno avanzati. I rischi di chiarezza, quindi, sono ampiamente bilanciati con i rischi evitati.

Il dott. Degennaro chiede come sia possibile pensare di considerare come un unico intervento due progetti distinti aventi, fra l'altro, Beneficiari differenti (Regione Puglia nel caso del PON, RFI e Comune di Bari nel caso del POR)².

A tal proposito, la Commissione Europea precisa i due interventi siano da considerarsi strettamente connessi e che, nel caso di due notifiche separate, ci si troverebbe di fronte ad una perdita di informazioni.

Il dott. Degennaro precisa, tuttavia, che le informazioni fornite sono complete in entrambe le notifiche nel senso che ciascuna tiene conto anche delle informazioni relative all'altro intervento.

L'avv. D'Alonzo sottolinea che la discussione sull'Interporto di Puglia è entrata nel merito di una questione particolare e andrebbe approfondita nelle sedi opportune, invece l'argomento in discussione riguardava la logica generale sulla presentazione di un progetto da analizzare nella sua interezza con un'unica vocazione economico-commerciale, anche se finanziato con fondi a valere su due diversi PO.

Anche l'ing. Murgia rappresenta che il CdS del PON non è la sede più appropriata per la discussione in corso e che non è opportuna la trattazione di un caso specifico.

L'ing. Infante concorda sulla necessità di approfondimento della questione in altra sede.

Nel merito dello spezzettamento dei progetti su diversi programmi finanziari, quali il PON ed i POR, aggiunge che purtroppo ciò è scaturito proprio dall'impostazione dei programmi stessi, ad esempio per il Porto di Napoli.

L'ing. Murgia invita a non confondere questioni procedurali con questioni sostanziali: è importante che si forniscano informazioni complete per tutti gli investimenti. La questione fondamentale, pertanto, non è la scelta della modalità con cui effettuare le notifiche, ma la necessità di fornire informazioni quanto più complete, in modo che, nel caso si presenti la necessità di inviare una seconda notifica per lo stesso intervento, questa non interrompa l'iter di valutazione della prima, in quanto non aggiunge nuovi elementi, precedentemente non noti alla CE.

7. Informativa sull'attuazione del Piano di Valutazione

L'Autorità di Gestione riapre la seduta alle 14.55 – dopo il pranzo – dando la parola al valutatore indipendente, ing. Giovanni Poleggi, che elenca brevemente le attività di valutazione condotte nell'ultimo anno per poi procedere l'illustrazione dettagliata degli esiti emersi in merito a un approfondimento riguardante “La dimensione e le ragioni del ritardo attuativo del PON. Considerazioni sull'attuale e il prossimo ciclo di programmazione”.

² L'Interporto si è qualificato solamente come ente attuatore al fine di evitare che, a causa del dilungarsi dei tempi impiegati dalle Amministrazioni Pubbliche, l'opera diventasse un collo di bottiglia



7.1. La dimensione del ritardo

Il valutatore sottolinea che, seppure si sia registrato un sensibile avanzamento del Programma, il 50% degli interventi è in fase ancora non propriamente realizzativa, con alcuni interventi che si concluderanno nel II semestre 2015 o oltre tale data. Parimenti, l'attuazione finanziaria è molto contenuta, sebbene ripartita sulla quasi totalità dei progetti. A seguire illustra i grafici da cui si desume l'articolazione per fasi procedurali in base ai costi ammessi, alla conclusione, agli impegni e ai pagamenti per Beneficiario.

7.2. Le ragioni del ritardo

In merito alle motivazioni sull'attuale stato di avanzamento, la disamina prende in considerazione alcune criticità relative sia alla fase di programmazione e avvio del Programma sia alla successiva fase realizzativa. Accanto a ragioni connaturate alla complessità realizzativa di grandi opere infrastrutturali, le analisi mostrano tuttavia come tali elementi siano stati amplificati a causa della congiuntura economica negativa. Ciò, sia con riferimento alla dimensione di programmazione nazionale e all'equilibrio tra risorse aggiuntive e ordinarie, sia relativamente alle difficoltà che attraversano le imprese di costruzione e che hanno interessato anche alcuni progetti del PON. La Commissione Europea richiama l'attenzione sulla citazione dal Rapporto SVIMEZ 2012 in cui si afferma che *“La spesa aggiuntiva è risultata così di ammontare superiore a quello della spesa ordinaria - 8,1 miliardi di euro rispetto a 7 miliardi - ed ha perso la sua finalità di riequilibrio degli squilibri territoriali per assumere il ruolo di riequilibrio della spesa ordinaria”*.

In merito alle criticità di carattere autorizzativo il Valutatore evidenzia come il PON abbia tuttavia conseguito risultati importanti, tenendo conto dell'incidenza dei Grandi Progetti sul Programma e il numero degli stessi approvati, soprattutto alla luce di un confronto dei medesimi dati per l'intero QSN desumibili dal Rapporto Strategico 2012 del DPS.

7.3. La salvaguardia degli obiettivi

Nonostante le criticità esistenti il portato strategico del Programma è decisivo e risulta ulteriormente rafforzato dalle ultime decisioni assunte in merito alla politica dei trasporti comunitaria. Una quantificazione delle risorse messe in campo dal PON viene illustrata attraverso un confronto con i finanziamenti attivati sulle infrastrutture di trasporto dai PO regionali e dal FSC sulla base dei dati contenuti in OpenCoesione. Il valutatore illustra le azioni messe in campo dall'AdG per salvaguardare tali obiettivi e i supporti valutativi specificatamente attivati per le simulazioni dell'andamento della spesa e la valutazione del rischio finanziario, e i modelli di supporto alle decisioni, in termini di valutazione del grado di cantierabilità dei progetti in *long-list*.

7.4. Conclusioni ed indicazioni per la prossima Programmazione



Vengono infine illustrate alcune considerazioni conclusive che propongono un collegamento con la programmazione 2014-2020 in termini di “lezioni dell’esperienza” e che individuano, tra l’altro, l’opportunità di prevedere un maggiore livello di prossimità territoriale tra gli organismi di gestione e gli enti attuatori e l’introduzione di meccanismi perequativi tra livello di programma e di progetto per il raggiungimento degli obiettivi di spesa.

A conclusione dell’intervento del valutatore, l’ing. Murgia rileva che, sulla scorta della propria esperienza in materia, l’incidenza del livello progettuale ancora troppo basso all’inizio delle fasi di programmazione determina ritardi attuativi. Questo concetto va reso più chiaro come se lo si dovesse esporre ad un pubblico che non conosce l’argomento.

Pur condividendo il contenuto di quanto relazionato, ritiene inoltre che il contenuto delle slide in merito alle criticità che hanno riguardato la disponibilità di risorse aggiuntive nell’ambito della Politica Regionale Unitaria non sia ben espresso e richiede che il linguaggio sia reso maggiormente chiaro.

Il valutatore assicura la revisione del linguaggio e comunica che sul sito internet del Programma sarà pubblicato il rapporto di valutazione ed è possibile reperire ogni utile informazione, mentre la presente è solo una sintesi delle risultanze delle azioni di valutazione poste in atto.

La Commissione Europea sottolinea alcuni l’importanza di migliorare il livello di prossimità tra le strutture di gestione e la dimensione territoriale.

In tal senso, conferma il valutatore, è opportuno garantire meccanismi di stretta interlocuzione tra referenti territoriali, ad esempio ANAS e RFI hanno diramazioni territoriali e servirebbe un rapporto più diretto tra il comparto territoriale e l’AdG.

La CE afferma che va rafforzato l’intervento e il coordinamento nazionale sui territori soprattutto a livello di TEN-T e di interventi logistici portuali.

La CE prosegue richiamando come molte Regioni continuano ad avere gap per anni e per più cicli di programmazione, occorre quindi procedere alla ricognizione di “colli di bottiglia” per aree logistiche integrate, soprattutto a cominciare dai sistemi portuali, che andrebbe inserita nel PON.

Richiama successivamente l’attenzione sull’ipotesi di inserire nel quadro dei fondi strutturali alcuni standard che, qualora soddisfatti, conducano a premi (ampliando il concetto presente nel QSN relativo agli obiettivi di servizio), interrogare le Regioni su quali sono i mezzi di cui si dotano per la messa a sistema e prevedere meccanismi di premialità, laddove vi sia manifesto interesse delle Regioni stesse. Emerge a volte una responsabilità delle Regioni nella debolezza degli interventi.

Infine, la CE esprime una riflessione sullo scarso avanzamento progettuale e quindi sulla immaturità degli interventi, nonché sullo scarso numero di progetti; questa circostanza dovrebbe fungere da monito ai vari dicasteri e soggetti operanti nei Programmi per dare nuovo slancio e costruire un impianto programmatico all’interno del quale si possano attuare pienamente i progetti, anche e soprattutto in vista del periodo 2014-2020.



L'ing. Murgia concorda con quanto riferito dalla CE e aggiunge che, come già menzionato nel corso della riunione tecnica pre CdS, la prima bozza dell'accordo di partenariato contiene una parte specifica relativa proprio al miglioramento della *governance* territoriale; occorre garantire un maggiore coordinamento e una più profonda analisi non solo a livello dei grandi enti, che comunque si coordinano al proprio interno, ma è vitale che il coordinamento arrivi anche all'interno del Ministero/AdG.

È necessario tutelare il valore aggiunto degli interventi, costruendo dapprima un impianto programmatico che delinei le finalità e l'output.

Infine, invita i Beneficiari a formulare osservazioni/proposte a stretto giro.

8. Informativa sul Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Direttore Migliaccio apre la sezione anticipando che la CE ha invitato il MIT ad organizzare un incontro in materia di monitoraggio ambientale in quanto più performante sul tema rispetto agli altri Paesi.

Prende la parola il Responsabile di Linea per gli Interventi stradali (RLI), nonché Responsabile delle attività connesse alle tematiche ambientali e Responsabile delle attività di comunicazione, arch. Maria Rita Antonini; in apertura del suo intervento illustra che le slide proiettate rappresentano una sintesi dell'iter e dei contenuti del primo report di monitoraggio che sarà presentato a Roma il 13 giugno 2013 al Convegno Internazionale sull'Ambiente citato dal Direttore.

Il Responsabile Antonini rappresenta le difficoltà riscontrate in questa materia, i cui aspetti sono ancora scarsamente definiti; anche a livello regolamentare non vi sono chiari richiami alle modalità di gestione e monitoraggio ambientale all'interno dei Programmi.

Ribadisce che l'AdG da sola non ha possibilità di intervenire pienamente su una tematica vasta e complessa, tenuto conto che il monitoraggio ambientale è parte integrante di tutte le fasi degli interventi, dalla progettazione, all'avvio e alla realizzazione dell'opera. Molto spesso si registrano impatti fortemente negativi sull'ambiente ma, al contempo, si riscontrano degli effetti positivi dal punto di vista socio-economico. Serve un'analisi costi-benefici a riguardo, in grado di individuare quali sono i progetti davvero utili.

Prosegue indicando che il lavoro in materia di monitoraggio ambientale ha visto il coinvolgimento attivo dei competenti dicasteri, dell'ISPRA e delle ARPA regionali; nel settembre 2011 è stato redatto il piano di monitoraggio ambientale, al quale avrebbe dovuto seguire una pratica di monitoraggio. Per l'applicazione pratica era necessario un sistema informativo che, con l'aiuto fondamentale di tutti gli attori coinvolti, si è cercato di collegare al SIPONREM per trarne dati da inserire nel report, anche a seguito del coordinamento e dell'interlocuzione con i Beneficiari.

Il Responsabile Antonini comunica che il Convegno internazionale si terrà il giorno 13 giugno 2013, presso la Casa del Cinema a Villa Borghese ed il programma è in fase di finalizzazione. Infine invita i presenti interessati a partecipare all'evento.

Chiede quindi se ci sono osservazioni e suggerimenti, in particolare rivolgendosi al Ministero



dell'Ambiente e alla CE. In chiusura illustra le difficoltà riscontrate nei contatti con le Regioni, ricordando in particolare che in sede di ultime interlocuzioni in materia sono intervenute in videoconferenza solo due Regioni (Calabria e Puglia).

La Commissione Europea interviene evidenziando che l'orientamento della DG Regio è di non concedere l'ammissibilità per i GP che non hanno una VIA a corredo. Per ottenere la VIA a volte sono necessari 2/3 anni. L'Italia ha un'alta percentuale di progetti non approvati, non tanto per questo PON ma in generale, in una buona parte per questioni legate alla materia ambientale. L'invito per i prossimi periodi di programmazione è di trovare dei *fast track* per velocizzare l'approvazione delle procedure.

Il Responsabile Antonini ribadisce quindi la difficoltà di comunicazione con e tra i vari soggetti per l'acquisizione e lo scambio di dati certificati; occorre creare una rete di persone che collaborino e un gruppo di lavoro trasversale del quale facciano parte tutte le rappresentanze del territorio che, al momento attuale, non si lasciano coinvolgere per carenza di risorse umane e finanziarie.

Il Direttore Migliaccio prende la parola per ringraziare il Direttore Grillo che ha collaborato per accelerare la realizzazione di attività che procedevano molto a rilento.

Il Responsabile Antonini conclude ringraziando coloro che stanno collaborando più per amore della materia che per i ruoli ed i corrispettivi e tutto ciò sarà di grande utilità per la prossima programmazione, tenuto conto che finora ci sono pochi interventi conclusi ed è quindi difficile monitorarli e trarne dati effettivamente significativi.

9. Informativa sul Piano di Comunicazione

Il Responsabile delle attività di comunicazione, arch. Antonini introduce l'argomento ed illustra quanto svolto nell'anno trascorso. Nell'ambito delle attività di comunicazione, sottolinea l'implementazione del sito internet di cui è stata semplificata l'accessibilità e la fruibilità di tutte le informazioni grazie ad una costante attività di manutenzione ordinaria dell'applicativo e di aggiornamento di dati. Ne è stata, inoltre, avviata una riorganizzazione, al fine di migliorarne la qualità e le procedure di aggiornamento.

Inoltre evidenzia le manifestazioni organizzate per sensibilizzare i Beneficiari e i soggetti interessati alla gestione e all'attuazione del Programma e veicolare le informazioni, quali spot televisivi e radiofonici, pubblicità sui giornali nazionali e locali, come ad esempio l'avviso pubblicitario "Grazie Europa" pubblicato su Il Sole 24 Ore in occasione della festa dell'Europa.

Menziona, a seguire, le *Lectio magistralis* che hanno coinvolto gli studenti dei principali Atenei delle Regioni Convergenza, incentrate sul rapporto tra le infrastrutture e l'ambiente, tenute presso l'Università degli studi Mediterranea di Reggio Calabria (14/12/2012), l'Università degli Studi di Napoli Federico II (29/01/2013), l'Università degli Studi di Catania (14/03/2013), il Politecnico di Bari (19/03/2013).

Prosegue ricordando il nuovo concorso fotografico dal titolo "Visioni sostenibili. Istanti e



racconti della connessione tra il sistema delle infrastrutture e della logistica con l'ambiente", bandito il 24 gennaio 2013, dedicato i giovani dai 18 ai 35 anni nati e/o residenti nelle quattro Regioni Obiettivo Convergenza.

Richiama in ultimo l'attenzione sul già citato Convegno del 13 giugno e sul Workshop condotto in occasione del Forum PA dello scorso maggio.

10. Programmazione 2014 – 2020

Il Direttore Migliaccio lascia la parola all'AdG che fa presente che il dott. Danilo Scerbo (non presente al Comitato), che per il MIT segue la programmazione 2014-2020, ha fornito le slide proiettate, in quanto la sua divisione si è occupata della tematica fino ad oggi. Tenuto conto del cospicuo coinvolgimento del MISE nella materia e la stretta collaborazione tra i dicasteri, l'AdG invita l'ing. Murgia ad esporre l'argomento.

L'ing. Murgia illustra i principali aspetti relativi al nuovo ciclo di programmazione:

- non è possibile procedere a riprogrammazioni, qualora non si raggiungono gli obiettivi si subiscono tagli di risorse, pertanto è ancora più importante una buona e realistica programmazione iniziale;
- non ci sono le sospensioni per i GP;
- la condizionalità *ex ante* è un prerequisito fondamentale per l'erogazione dei finanziamenti comunitari, che va soddisfatto entro il 31/12/2011 ma se siamo troppo distanti dal soddisfacimento di tale requisito, la CE potrebbe bloccare l'avvio della programmazione anche prima del termine fissato e/o potrebbero esserci penali.

Nel quadro dell'OT. 7 si inserisce un nuovo Piano generale dei trasporti che deve essere un qualcosa di operativo e non solo una linea guida. L'ing. Murgia riconosce che il MISE ha lavorato moltissimo con il MIT per trovare una strada percorribile nei tempi assegnati. Nella regolamentazione italiana c'è stata parziale riforma (decreto "salva Italia") che ha valenza maggiormente cogente alle infrastrutture strategiche. Ci deve essere una differenziazione tra Piano Nazionale, che vale *erga omnes*, e Piano Regionale riferito al solo contesto regionale di riferimento e di conseguenza le priorità nazionali devono essere gestite a livello nazionale e quelle regionali a livello regionale.

Il Piano nazionale deve trattare, quindi, le priorità nazionali dando solo delle indicazioni per il livello locale, in base anche al Titolo V della Costituzione.

Il Direttore Migliaccio interviene precisando che il Ministro Lupi si è attivato per il coordinamento delle attività tra il livello nazionale e quello regionale, tenendo conto della riprogrammazione delle opere strategiche dell'anno passato. L'Allegato Infrastrutture, approvato dal CDM, dal CIPE, dalle Commissioni parlamentari etc., rappresenta quindi uno strumento politico primario e modificabile (di contro, il vecchio Piano Generale dei Trasporti del 2001 non era modificabile, quindi troppo rigido).

L'ing. Murgia sottolinea che l'Allegato Infrastrutture ha un orizzonte temporale (tre anni) troppo limitato rispetto al settennato comunitario. La soluzione sta nel disegno



programmatico complessivo che indica esplicitamente la scadenza della programmazione e lascia triennale la sola revisione della strategia.

Il Direttore Migliaccio assicura che è in corso l'implementazione di un indice dell'allegato (già condiviso con la CE) entro settembre, poiché il documento sarà allegato al Documento di Economia e Finanza per l'anno 2014.

L'ing. Murgia puntualizza che occorre certezza dei tempi e dei finanziamenti che garantisca ai soggetti attuatori di poter agire con maggiore tranquillità. Tornando sul tema della condizionalità si deve essere operare nell'ottica di creare progetti maturi che si caratterizzano per avere uno studio di fattibilità concluso - corrispondente al progetto preliminare italiano - una positiva analisi costi-benefici, un calendario di attuazione dettagliato, problematiche di aiuti di Stato escluse, una VIA e altre valutazioni ambientali concluse o avanzate. In relazione a questo ultimo punto c'è tuttavia da risolvere la discrasia presente per le tempistiche, nel senso che l'istanza di VIA viene effettuata solo in presenza di uno stadio di progettazione avanzato (progetto definitivo) a fronte della progettazione preliminare richiesta come condizionalità. Su tale punto si auspica un confronto con il Ministero dell'Ambiente al fine di ottimizzare le tempistiche.

L'ing. Murgia evidenzia il tenore dei 4 tavoli che hanno riguardato le 10 tematiche a cui hanno partecipato tutte le amministrazioni interessate e in cui sono stati sentiti gli enti e i rappresentanti non solo a livello istituzionale. Nella discussione si è arrivati a produrre i risultati attesi dell'OT 7; questi sono alla base del negoziato con la CE, che ha apprezzato alcuni aspetti ma ha espresso perplessità su alcuni elementi tra cui il rafforzamento delle connessioni stradali tra ambiti territoriali contigui anche transfrontalieri.

La Commissione Europea informa che l'orientamento della CE è quello di concentrarsi sui servizi al cittadino, potenziando il trasporto nelle aree metropolitane, ipotesi già accolte dal Ministro Barca.

L'ing. Murgia ricorda che la bozza di accordo di partenariato prevede le quattro missioni di cui una è proprio "città" e un'altra riguarda le "aree interne" e auspica che nella versione definitiva si chiariscano meglio i limiti di applicazione (cioè cosa si intende nello specifico per esempio per aree interne) così da concentrare gli sforzi e gli interessi.

La Commissione Europea, tornando sul tema del transfrontaliero evidenzia che al centro nord si interviene con i TEN-T e nel centro sud con il FESR; tale approccio ha funzionato bene e va mantenuto.

L'ing. Murgia informa che tutto quanto finora inserito nel documento va ancora ulteriormente approfondito, non solo per quanto concerne gli obiettivi ma anche con riguardo alle azioni concrete da intraprendere. Inoltre, sottolinea che la CE invita a restringere le azioni previste. Serve razionalizzazione e raggruppamento delle azioni, dove possibile.

La Commissione Europea prosegue illustrando che nella bozza di accordo la prima serie di azioni riguarda:

- il potenziamento dell'offerta ferroviaria e la riqualificazione del servizio, con azioni di completamento degli archi alpini; la DG Regio ricorda che nel Nord Italia si utilizzano i



fondi delle reti TEN-T.;

- ERTMS, ambito nel quale è stata già avviata l'interlocuzione;
- ultimo miglio: ci sono interventi già iniziati con questa programmazione (Taranto e Bari) bisogna verificare se ne servono altri su altri porti o aeroporti. E questo non interessa solo le aree Convergenza;
- aumento della competitività del sistema portuale e interportuale: occorre verificare se si possono fare altri collegamenti intermodali con porti, interporti e aeroporti;
- miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani e logistici (stazioni, stazioni AV, porti, interporti e aeroporti);
- integrazione modale e qualificazione delle imprese logistiche: in questo campo serve una razionalizzazione degli interventi ITS.

La CE rileva l'obbligo formale dello sportello unico doganale che riveste particolare importanza per i tempi di sdoganamento allo scopo di allineare i porti italiani a quelli europei.

L'ing. Murgia anticipa che con molta probabilità si proporrà una riorganizzazione degli obiettivi, ponendo l'integrazione intermodale come obiettivo a se stante e invita il MIT a pensare ad una razionalizzazione complessiva degli obiettivi da presentare alla CE.

La CE sottolinea che per quanto riguarda i sistemi di monitoraggio ITS stradale, ferroviario, marittimo e merci pericolose il PON sta finanziando un intervento per le merci pericolose a Messina, quindi in base alla lezione di questo progetto, dovrà essere valutato cosa replicare e come agire in materia nel prossimo periodo, sempre a partire da una chiara definizione degli obiettivi e quindi dei progetti. Inoltre, sempre nel PON vi sono due interventi di piattaforma integrata per la logistica (PIL I e II) anch'essi oggetto di attenta analisi per stabilire se continuare su questa strada in futuro. Occorre mettere a frutto le esperienze passate, anche legate ai programmi Interreg, per le finalità della nuova programmazione.

La CE ricorda come i fondi strutturali siano da considerarsi fondi di investimenti e non di sussidio per i costi operativi (quindi no, se non in misura moderata e sussidiaria, al ricorso ad ecobonus e ferrobonus). Rimarca inoltre l'importanza che rivestirà il tema della distribuzione urbana delle merci e dell'infomobilità nella prossima programmazione; più in generale, sottolinea l'importanza degli ITS in generale e, per ciò che concerne la modalità aerea, dell'implementazione di SESAR per la creazione del cielo unico europeo.

L'ing. Murgia afferma che mancano le azioni di sistema per gli accordi di partnership tra attori per venire incontro alle richieste di cogestione e di promozione di governance integrate. Specifico punto di riflessione è rappresentato dai porti, in quanto confluenza di una moltitudine di attori ed interessi, ambito in cui andrebbe favorita una semplificazione delle modalità organizzative.

Non serve fare qualcosa di nuovo, ma è necessario ottimizzare quello di cui si dispone, anche in vista di un utilizzo davvero efficace delle risorse disponibili (a titolo esemplificativo la razionalizzazione procedure doganali permette una riduzione dei costi e un aumento



competitività con un investimento relativamente minimo).

Il Direttore Migliaccio rimarca come alla luce di quanto detto sia fondamentale arrivare alla nuova programmazione preparati. La condizionalità ex ante per il 2014-2020 non ci esonera dal lavorare ad un vero Piano generale dei Trasporti quale strumento di più facile consultazione pubblica e di reale programmazione strategica; a seguito della raccolta dei documenti che illustrano la situazione di contesto delle varie modalità di trasporto ci si avvia verso la predisposizione di un documento di programmazione unico per tutte le modalità di trasporto.

L'Autorità di Gestione chiede se ci sono osservazioni o interventi.

Il dott. Parrilla prende la parola per chiedere se all'interno dell'Allegato Infrastrutture si sia fatto cenno al materiale rotabile e se è previsto il sostegno all'acquisto di tale materiale.

Il Direttore Migliaccio afferma che si verificherà quanto richiesto.

L'ing. Murgia ribadisce che il sostegno all'acquisto è essenzialmente per i servizi locali. Questo è importante e non si deve più collegare ad opere infrastrutturali propriamente dette. Inoltre la materia richiede uno studio attento delle condizioni per inserirlo, evitando di configurare aiuti di stato (una delle ipotesi potrebbe essere che la proprietà rimanga alle Regioni e venga dato in concessione il servizio di TPL). Nell'accordo di partenariato non ci saranno i particolari, però si avrà una prima serie di indicazioni.

Il dott. Parrilla prosegue ricordando l'esperienza 2000-2006 di Campania, Puglia e Sardegna.

La CE sottolinea l'interesse sulla circostanza per cui se si interviene su una certa scala può essere necessario che gli obiettivi di servizio e gli standard di qualità da garantire diventino indicatori di risultato dei PO, così da avere evidenza che il materiale rotabile finanziato abbia avuto effettivamente un risultato concreto.

L'ing. Murgia esorta i presenti a formulare eventuali suggerimenti o ipotesi, tenuto conto che l'Accordo dovrà essere trasmesso, tramite l'accordo tra il Capo Dipartimento MISE e la CE, a metà luglio. A livello amministrativo, quindi restano pochi giorni prima di passare a livello politico.

Il Direttore Migliaccio chiede se ci sono altri interventi ed, in assenza degli stessi, chiude in qualità di Presidente il Comitato alle ore 17.