



Verbale del Comitato di Sorveglianza PON Reti e Mobilità 2007-2013

Data	Luogo di incontro
27 ottobre 2015	Museo di arte contemporanea – MACRO, Roma

Partecipanti	Struttura
Maria Margherita Migliaccio	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
Angela Catanese	MIT – Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdG)
Elisabetta Cefalì	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Rosalba Lagrotteria	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Anna Brunelli	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
Carla Di Giuseppe	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013
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)
Gianluca Martini	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Responsabile Linea di Intervento)
Nicola Carrano	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (UCIL)
Fabrizio Vitale	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (UCIL)
Gianpiero Di Muro	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Supporto esterno)
Alessia Pandolfi	MIT – AdG PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Supporto esterno)
Paola Favale	MIT – Autorità di Certificazione PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdC)
Fabiana Conti	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesca Poggesi	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Michela Colaiuta	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Laura Zorzi	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013
Rosanna Manetta	MIT – AdC PON Reti e Mobilità 2007/2013 (Supporto esterno)
Lucia Falsini	MIT – Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007/2013 (AdA)
Angelo Michele Macchia	MIT – AdA PON Reti e Mobilità 2007/2013
Luciano Brenci	MIT – Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto



	aereo
Paolo Sappino	MIT – Direzione Generale per gli Aeroporti ed il Trasporto aereo
Valerio Cammarata	MIT – Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie
Gianfranco De Angelis	MIT – Direzione Generale per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità
Maurizio D'Ambrosi	MIT – Ufficio Pagamenti
Francesco Corso	MIT
Francesco De Rose	Commissione europea (CE) – D.G. Regio – Rapporteur
Aglaia Murgia	Agenzia per la Coesione Territoriale (ACT)
Mario Serra	ACT – <i>Task Force</i>
Mario Vella	ACT – NUVEC
Pasquale Staffini	Referente iniziativa europea JASPERS
George Watschinger	Referente iniziativa europea JASPERS
Ismini Kyriazopoulou	Referente iniziativa europea JASPERS
Neri Di Volo	Referente iniziativa europea JASPERS
Antonio Romano	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli
Paola Minasi	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli
Settimio Nucci	ANAS
Maura Sabato	ANAS
Maria Genua	ANAS
Riccardo Oliveri	ANAS
Romain Bocognani	ANCE
Giovanni Sarcia	AP Augusta
Francesco Di Leverano	AP Brindisi
Cosimo Indaco	AP Catania
Maria Carmela De Maria	AP Gioia Tauro
Guido Politi	AP Salerno
Gianfranco Gionda	AP Taranto
Raffaella Ladiana	AP Taranto
Stefano Colotto	CISL
Giacomo Villari	Comune di Messina
Enrico Zavi	Confcommercio
Raffaella Marciani	ENAC
Giuseppe Rota	ENAV
Artur Palma	ENAV
Paolo Parrilla	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
Andea Ruggiero	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
Armando Bussi	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
Ermelinda Catanese	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.a.
Michele Di Paola	Interporto Regionale della Puglia S.p.a.
Carmela Iadaresta	Regione Puglia
Anna Rita Briganti	Regione Puglia
Teresa Battista	RFI S.p.a.
Sergio Apollonio	RFI S.p.a.
Riccardo Ortolani	RFI S.p.a.



Monica Managò	Trenitalia
Gianfranco Mura	Trenitalia
Antonella D'Acunto	Trenitalia
Bernardo Ciddio Donato	UIL
Rodolfo De Dominicis	UIRNET S.p.a.
Vincenzo De Nittis	UIRNET S.p.a.
Giovanna Pascale	Unioncamere
Antonio Fontanili	Uniontrasporti
Paolo Lio	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Sara Montanari	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesca Marziali	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Clementina Persico	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
Veronica Ossino	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Corrado Maddaluno	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Silvia Marchioro	AT Monitoraggio PON Reti e Mobilità 2007/2013
Fulvio Lino Di Blasio	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Pierfrancesco Sanchirico	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Marco Messineo	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Marco Caporale	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Alba Fantini	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Daniele Salate Santone	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Stefano Sentineri	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Gabriele Sanvitale	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Beatrice Santucci	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Giulia Amati	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Eliana D'Avino	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Michela Federici	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Matteo Pedralli	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Fabio Marino	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Fabrizio Cantore	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Manuel Di Battista	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Martina Pierpaoli	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Francesco Gaudio	AT PON Reti e Mobilità 2007/2013
Giovanni Poleggi	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013
Nicoletta Del Bufalo	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013
Anna Maria Rozza	Valutazione PON Reti e Mobilità 2007/2013

1. Oggetto dell'incontro

Comitato di Sorveglianza (CdS) del Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità 2007-2013", convocato ai sensi di quanto previsto dagli artt. 63-66 del Reg. (CE) 1083/2006 e dall'art. 4 del Reg. (CE) 1828/2006 e s.m.i.



2. Evidenze Emerse

Il Presidente del CdS, Direttore Generale dott.ssa Migliaccio, apre la seduta evidenziando che il presente incontro rappresenta l'evento conclusivo del PON Reti e Mobilità 2007/2013 e anticipa le due importanti giornate del 5 e 6 novembre in occasione delle quali, a Napoli, si terrà il primo CdS del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 e l'evento di lancio del futuro PON alla presenza del Ministro, Graziano del Rio, e della Commissaria europea, Corina Crețu.

Il Direttore ricorda come il PON Reti e Mobilità 2007/2013 sia stato caratterizzato da alcune rilevanti criticità connesse in particolare alla questione degli audit della Commissione Europea sull'attività dell'AdA, i cui esiti hanno portato i servizi della CE a disporre prima la sospensione e poi l'interruzione dei pagamenti intermedi all'AdG. Tali criticità sono state affrontate trasversalmente, non solo tramite processi di riorganizzazione interna al Ministero come ad esempio l'individuazione di una nuova AdA, ma anche attraverso l'intervento diretto del Ministro, ma anche e, più in generale, attraverso un insieme di misure, tra le quali:

- 1) Istituzione, a partire dal 2015, di una *Task Force* interistituzionale (MIT, ACT, CE), coordinata dall'ing. Serra – finalizzata a recuperare i ritardi accumulati nell'attuale ciclo di programmazione, per consentire il perseguimento degli obiettivi del Programma – che ha collaborato con l'AdG e ha portato ad un monitoraggio rafforzato degli interventi, finalizzato al raggiungimento al 100% dei target di utilizzo dei fondi comunitari stanziati. Tale approccio ha favorito la raccolta di previsioni di spesa e di rendicontazione più credibili, nonché la revisione del quadro finanziario del PON attualmente in corso.
- 2) Coinvolgimento, da parte dell'AdG, dell'iniziativa europea JASPERS, i cui referenti hanno fornito supporto nell'attività di fasizzazione dei Grandi Progetti (GP) destinati ad essere finanziati su due periodi di programmazione (2007/2013 e 2014/2020).
- 3) Redazione di un Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA), finalizzato al rafforzamento dell'apparato amministrativo nella gestione di tematiche prioritarie per questa Amministrazione come appalti pubblici e aiuti di Stato.

L'azione congiunta delle suddette misure ha permesso, nel mese di agosto 2015, di ottenere la revoca dell'interruzione dei pagamenti, permettendo quindi all'AdG di riattivare il circuito finanziario del Programma.

Da ultimo, il Direttore da lettura dell'**ordine del giorno** (All. b)) che viene approvato dai presenti.

Con riferimento allo **stato di attuazione del PON** l'AdG, dott.ssa Angela Catanese, illustra come i principali sforzi compiuti siano riassunti all'interno del Rapporto Annuale di Esecuzione (RAE) 2014, attualmente sottoposto alle valutazioni della CE. Seguendo lo schema della presentazione (All. c)), l'AdG anticipa brevemente quanto verrà relazionato nel seguito della riunione in ordine alle misure poste in atto nel corso del biennio 2014-2015.

Nell'ambito del V ciclo di incontri di sorveglianza rafforzata svolti con i Beneficiari nel mese di maggio del 2014, erano già emerse situazioni di criticità per alcuni dei progetti



ammessi a finanziamento, evidenziando possibili ripercussioni sulla capacità del Programma di conseguire gli obiettivi intermedi e finali di certificazione. Tali problematiche sono state confermate in occasione del VI ciclo di incontri, svolti a partire dal febbraio 2015, in coincidenza con il cambio di struttura dell'AdG e con l'istituzione della *Task Force*. A valle degli incontri sono stati elaborati dalla *Task Force* numerosi prospetti per l'analisi dei dati finanziari relativi alle previsioni di rendicontazione delle spese/Domande di Rimborso e prodotte relazioni e appunti su criticità ed eventuali misure correttive.

Nell'ambito della IV fase di adesione al Piano di Azione e Coesione, nel novembre 2014 è stata formulata una nuova proposta di allocazione delle risorse disponibili, sulla base delle Delibere di assegnazione del 2013 e 2014. È stato infine definito un format di Convenzione per i progetti transitati dal PON al PAC (la cui fase di sottoscrizione è già in corso) e si è provveduto alla redazione del SIGECO e della restante manualistica relativa alle procedure operative del Programma.

La procedura di sospensione dei pagamenti, disposta dalla CE a partire dal novembre 2014, ha comportato l'interruzione delle domande di pagamento di dicembre e lo sblocco è avvenuto solo il 4 agosto 2015, a seguito delle controdeduzioni fornite – e dalle azioni intraprese - dalle Autorità di Programma. Come è noto, la CE ha vincolato l'effettivo pagamento delle Domande interrotte alla depurazione delle spese certificate dalla spesa non ammissibile (in particolare spese derivanti da varianti).

Come rappresentato nel testo del RAE 2014, è stato garantito il rafforzamento delle attività di controllo, attraverso la revisione delle *check-list* di controllo e della manualistica di Programma, con una particolare attenzione al tema dei progetti generatori di entrate e agli aiuti di Stato. Particolare attenzione è stata posta sugli atti integrativi e modificativi: in tale ottica si è provveduto ad inserire un addendum specifico nella Convenzione di RFI, a prevedere delle verifiche dedicate nel corso dei controlli di I livello e all'applicazione di rettifiche finanziarie con la depurazione delle spese certificate ed in corso di certificazione dalla presenza di importi non ammissibili.

È stato anche definito un apposito Action Plan, nel quale sono state indicate specifiche misure e relative scadenze finalizzate al superamento delle criticità finanziarie e di monitoraggio, attraverso:

- ✓ l'accelerazione dell'attuazione dei GP e degli interventi critici;
- ✓ le attività di raccordo con i principali Beneficiari e con l'Agenzia;
- ✓ l'identificazione di ulteriori interventi in *overbooking* da ammettere al programma.

Nel corso del 2014 si è anche concluso l'iter istruttorio della CE su tutti i 13 Grandi Progetti finanziati dal Programma. Per 8 dei 13 GP approvati è in corso la riapertura della scheda per l'esigenza della suddivisione in fasi. A tal proposito l'AdG ha condiviso di avvalersi del supporto dell'iniziativa comunitaria JASPERS.

Inoltre, per 2 schede GP (SS96 Barese e Caserta-Foggia) è stato necessario riaprire il formulario di candidatura per consentire l'adeguamento dell'oggetto fisico della decisione adottata. Sulla Caserta-Foggia, come è noto, sono in corso approfondimenti con il beneficiario RFI al fine di far nuovamente approvare la Scheda GP modificata.

I passaggi finora ripercorsi hanno condotto ad una revisione critica delle progettualità ed è quindi prevista, anche in considerazione del processo di rimodulazione del Piano



Finanziario, l'emanazione di un nuovo decreto di ammissione a finanziamento degli interventi (XV decreto).

Dopo aver ringraziato l'AdG per la presentazione, l'ing. Murgia prosegue osservando che l'interesse comune degli attori coinvolti deve essere quello di evitare il rischio di perdere risorse, rischio dovuto principalmente a tre fattori:

- ✓ ritardo dei cantieri: ritardi connessi all'espletamento delle procedure di appalto. Le tempistiche di approvazione delle schede GP sono lunghe soprattutto perché non si è pronti a riscontrare pienamente le osservazioni CE;
- ✓ ritardo nella presentazione delle spese: ad una accelerazione dei lavori e delle spese sostenute da alcuni beneficiari, non è sempre corrisposta una accelerazione delle attività di rendicontazione e di presentazione della documentazione a corredo;
- ✓ tema delle varianti contrattuali, in relazione al quale va evidenziato che la lettura molto severa da parte degli *auditors* della CE ha costretto a decertificare una grande quantità di spesa.

Come già anticipato, proprio nell'ambito della Task Force si è provveduto ad individuare azioni tali da mettere in sicurezza il Programma, data la consapevolezza del potenziale rischio di perdita di risorse comunitarie per il PON, supportando i beneficiari per accelerare le procedure di rendicontazione delle spese e per chiudere il Programma in *overbooking*, nonché individuando altre progettualità "retrospettive" da inserire nel Programma.

Il dott. De Rose specifica che la *Task Force* è stata istituita per fornire supporto relativamente ai POR e ai PON con scarsa capacità di assorbimento delle risorse: ha usufruito di tale supporto anche il PON Reti e Mobilità, che ha solo 30 interventi conclusi, di cui 4 sono miglioramenti infrastrutturali di RFI. A tal proposito, è necessario che i Beneficiari si concentrino sull'affidabilità delle informazioni che forniscono all'AdG, al fine di evitare che le proiezioni di spesa siano cambiate a fine anno solo a seguito dell'intervento del Ministro. La risoluzione di tale criticità dovrebbe informare la definizione dei criteri del PON 2014/2020, tanto più visto lo scarso numero di progettualità: a tal proposito è opportuno tenere conto di eventuali progetti cofinanziabili nel 2014/2020 per cui c'è già una progettazione definitiva.

L'ing. Serra ribadisce che, attraverso le attività *Task Force* (verifiche *desk* e incontri con i Beneficiari), è stata condotta una approfondita analisi degli interventi volta all'individuazione delle principali criticità a livello di attuazione e di spesa. Vengono successivamente illustrate le attività portate avanti dalla *Task Force* dal momento della sua istituzione:

- 1) Sono stati organizzati due cicli di incontri con i responsabili dei progetti critici selezionati (pari al 56,1% del totale) il cui avanzamento non risultava corrispondente ai cronoprogrammi originari o i cui dati presenti nella banca dati MIT presentavano discordanze tra avanzamento finanziario e procedurale.. Tale attività è risultata fondamentale per:
 - ✓ identificare le criticità tecnico-amministrative impattanti sull'avanzamento degli interventi e, conseguentemente, formulare proposte idonee al superamento delle stesse;



- ✓ determinare il probabile importo di spese effettivamente rendicontabili nel periodo di programmazione 2007/2013. Al riguardo si evidenzia che, a conclusione delle verifiche, è stato possibile rideterminare una minore spesa del 15% circa rispetto alle indicazioni fornite dai Beneficiari. Tali riscontri sono stati utili anche alla quantificazione degli importi relativi alla suddivisione in fasi dei Grandi Progetti;
 - ✓ analizzare la legittimità delle modifiche apportate al progetto nel passaggio dalla progettazione definitiva a quella esecutiva (nel caso di appalti integrati), nonché delle varianti intervenute in corso d'opera.
- 2) È stata individuata una nuova procedura di rendicontazione delle spese generali sostenute da ANAS, individuando criteri condivisi con i responsabili del Beneficiario e del controllo di I livello.
 - 3) Attraverso una proficua collaborazione tra i diversi attori coinvolti è stato possibile effettuare il monitoraggio sistematico dei principali interventi, allo scopo di riscontrarne l'avanzamento.
 - 4) Sul tema dell'ammissione al finanziamento degli interventi retrospettivi, sono state analizzate la coerenza con gli obiettivi e le condizioni di ammissibilità al Programma.
 - 5) Infine, la *Task Force* ha partecipato, congiuntamente con le altre *Task Force*, alla redazione dell'atto integrativo per l'inserimento negli APQ dei progetti retrospettivi.

Tutte queste attività costituiscono l'oggetto di una *Road Map* in cui sono stati definiti obiettivi, misure e scadenze, elaborata con l'AdG per ottimizzare la *performance* del Programma.

Con riferimento al confronto tra la dotazione finanziaria e gli impegni assunti per Asse si riscontra che:

- ✓ sull'Asse I c'è una sostanziale parità;
- ✓ sull'Asse II ci sono impegni maggiori rispetto alla dotazione;
- ✓ sull'Asse III la dotazione risulta essere maggiore rispetto agli impegni.

Con riferimento ai pagamenti effettuati dai Beneficiari, invece, l'ing. Serra ha poi spiegato che l'analisi dei dati finanziari relativi agli interventi degli Assi I e II ha permesso la catalogazione degli interventi per classe di pagamento:

- ✓ Classe I: pagamenti nulli;
- ✓ Classe II: pagamenti compresi nel *range* 0%<20%;
- ✓ Classe III, pagamenti compresi nel *range* 20%<70%;
- ✓ Classe IV, pagamenti compresi nel *range* 70%<100%;
- ✓ Classe III, pagamenti pari al 100%.

L'analisi dei dati ha evidenziato un livello di criticità per 73 interventi, di competenza di 20 beneficiari.

L'ing. Serra conferma quanto riferito dal dott. De Rose, vale a dire che a seguito delle richieste del Ministro si è determinata una riduzione delle previsioni dei beneficiari che si sono assestate sui valori originariamente previsti dalla *Task Force* e in alcuni casi su valori addirittura inferiori.



Proseguendo il suo intervento, l'ing. Serra informa che, dal raffronto fra la dotazione finanziaria del Programma e l'ipotesi di chiusura elaborata con i dati dichiarati dai Beneficiari, emerge un delta negativo da colmare pari a circa 48 milioni di euro. Invece, la differenza tra l'importo certificato rettificato/depurato (€ 945.184.880), e la dotazione del Programma (€ 1.832.971.855) ammonta ad € 887.786.974,34.

La *Task Force* lavorerà a stretto contatto con i Beneficiari al fine di:

- ✓ fornire supporto nella fase di rendicontazione delle spese;
- ✓ individuare ulteriori spese che possano essere compatibili con il Programma.

Infine la *Task Force* fornirà supporto per massimizzare la parte di spesa ascrivibile ai Grandi Progetti e rendicontabile nel periodo di programmazione 2007/2013.

Le attività in corso di svolgimento da parte della *Task Force* sono:

- ✓ valutazione dello stato di avanzamento degli interventi critici;
- ✓ sul GP Caserta-Foggia è stato proposto all'AdG di chiedere a RFI l'urgente compilazione di un quadro di confronto tra le lavorazioni effettivamente realizzate (da descrivere nella Scheda GP 2007/2013) e l'Allegato V del Rapporto Finale di Esecuzione 2000-2006 "Schede progetti non conclusi o non operativi", con particolare attenzione al punto B;
- ✓ stipula degli atti integrativi per l'inserimento dei progetti "retrospettivi" in APQ;
- ✓ redazione del decreto di rideterminazione degli interventi compresi nel Programma;
- ✓ rimodulazione finanziaria per assi del quadro (finanziario) programmatico.

In merito all'attività di suddivisione in fasi si accenna e si rimanda all'intervento dei referenti JASPERS.

Da ultimo, l'ing. Serra illustra il confronto tra le tabelle dell'Action Plan del 2015 e quelli che, invece, sono i risultati rielaborati ad ottobre, per dare evidenza dei cambiamenti intervenuti, sottolineando i valori negativi che emergono.

Il referente dell'ANCE, ing. Bocognani, chiede se siano previste eventuali proroghe del termine di ammissibilità di spesa del PON. Il dott. De Rose risponde che non risulta attualmente in esame alcuna procedura di proroga che, di fatto, interesserebbe anche gli altri Stati Membri che stanno riscontrando ritardi nelle procedure di attuazione dei rispettivi Programmi nazionali (Slovacchia, Croazia, Romania e Bulgaria).

Il referente per l'iniziativa europea JASPERS, dott. Staffini, presenta JASPERS come partenariato per assistenza tecnica tra la Commissione europea, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS). L'iniziativa ha funzione di accompagnamento e di assistenza principalmente indirizzata alla preparazione di Grandi Progetti con costo ammissibile > 75 M€ nel settore dei trasporti e >50 M€ negli altri settori. Ci si auspica che il *know how* acquisito durante il periodo di programmazione 2007/2013 possa essere capitalizzato e mutuato anche nel periodo di programmazione 2014/2020. A tal proposito, proprio alla luce delle novità introdotte dalla normativa comunitaria in tema di iter approvativo delle schede GP, il



dott. Staffini evidenzia il potenziale maggiore ruolo che può ricoprire JASPERS nel supportare la CE nelle valutazioni sulla fattibilità tecnica dei GP.

Il dott. Watschinger, nel fornire evidenza della lista degli 8 Grandi Progetti in corso di fasizzazione, illustra le peculiarità tecniche del processo che, di fatto, consiste nella ripresentazione della scheda GP con contenuti aggiornati rispetto ai formulari oggetto di precedenti Decisioni comunitarie e con una chiara ripartizione delle lavorazioni oggetto di finanziamento nei diversi periodi di programmazione (2007/2013 e 2014/2020).

Ribadisce che il supporto fornito da JASPERS è finalizzato in particolare a massimizzare l'assorbimento dei fondi europei e migliorarne l'utilizzo nelle seguenti aree:

- ✓ Studi di fattibilità, analisi costi-benefici, analisi finanziarie, questioni ambientali (VIA, cambiamento climatico): JASPERS non prepara direttamente tali documenti, ma fornisce indicazioni sui contenuti per quel tipo specifico di progetto;
- ✓ Attività orizzontali: piani settoriali/strategici, selezione dei progetti, sviluppo di conoscenza e capacità tecnica/*training*, valutazione ambientale strategica (VAS), sia attraverso il supporto diretto di propri esperti, sia attraverso *workshop* e *training* specifici;
- ✓ Revisione della Documentazione: studi di fattibilità, domande di sussidi, supporto per gestione consulenze;
- ✓ Supporto sulla conformità al diritto comunitario in materia ambientale e di aiuti di Stato.

Alla data 30 giugno 2015 ben 435 progetti supportati da JASPERS hanno ricevuto l'approvazione della CE, per un totale di 71,7 Mld€ (di cui 42,4 Mld€ rinvenienti da Fondi UE).

Allo stato attuale, l'iniziativa conta circa 500 progetti assistiti.

Nel quadro del PON risultano concluse le procedure di fasizzazione per 3 interventi:

- ✓ Metaponto – Sibari bivio S. Antonello;
- ✓ Salerno Porta Ovest;
- ✓ Potenziamento del Porto commerciale di Augusta.

Relativamente al tema della sospensione dei pagamenti intermedi del FESR, seguita agli audit della Commissione nel 2013-2014, l'arch. Nicola Carrano richiama l'attenzione su 3 punti:

- ✓ cause della sospensione dei pagamenti;
- ✓ rimedi: azioni correttive messe in campo dalle Autorità del Programma;
- ✓ indicazioni per fronteggiare le criticità del periodo di programmazione 2007/2013 ed evitare il ripetersi delle stesse nel periodo 2014-2020.

L'attuale procedura di sospensione, che segue un provvedimento già avuto nel 2011, deriva da rilievi sull'applicazione della normativa in materia di appalti, in particolare sulla possibilità di affidare ulteriori lavori senza pubblicazione del bando. Tali criticità sono



state generate dall'asimmetria tra le Direttive europee 17 e 18 del 2004 e la norma con la quale tali direttive sono state recepite a livello nazionale). Preso atto di queste divergenze, le Autorità del Programma e gli organismi di controllo hanno lavorato all'adozione di specifiche *check-list* di controllo sulle procedure di affidamento senza pubblicazione di bando, nonché di un approccio al controllo più restrittivo, maggiormente aderente a quello degli auditors della CE, con evidenti ripercussioni negative sull'ammissibilità della spesa.

Pur ribadendo la necessità di rendere tracciabili le spese che derivano dalle varianti, con la Direttiva 24 del 2014, la CE ha di fatto preso atto della situazione, consentendo la possibilità di un maggior ricorso alle varianti (seppur definendone i requisiti minimi da soddisfare prima che possano essere presentate). Tale Direttiva sarà recepita attraverso la legge delega attualmente in discussione alla Camera e si prevede che il Codice degli appalti sarà approvato entro aprile 2016. L'ammissibilità delle varianti andrà valutata con un processo specifico: la previsione di questo nuovo scenario assegnerà ai controlli un ruolo nuovo e diverso nell'ambito del periodo di programmazione 2014/2020.

Il dott. De Rose specifica che, a seguito della revoca dell'interruzione dei pagamenti, il circuito sarà riattivato all'incirca nella seconda settimana di novembre.

Con riferimento all'avanzamento finanziario del Programma, l'Autorità di Certificazione, dott.ssa Paola Favale, illustra come con il Decreto XIV dello scorso 30 giugno siano stati ammessi a finanziamento 104 progetti (inclusi progetti in *overbooking*), per un importo complessivo pari a circa euro 1,951 Mld, a fronte della decisione CE dell'importo di circa euro 1,832 Mld.

Rispetto ai pagamenti effettuati dai Beneficiari, registrati nel sistema informativo SIPONREM al 31 agosto 2015, pari a circa euro 1,303 Mld, alla data del Comitato si è registrato un avanzamento di circa euro 17 Mln, portando il dato complessivo a euro 1,320 Mld.

Ad oggi sono state certificate spese cumulate per un importo di circa euro 945 Mln (poco al di sopra del 50% della spesa ammessa a finanziamento) facendo attestare il delta tra l'importo certificato e la dotazione del PO a circa euro 887 Mln. Nella domanda di pagamento intermedio n. 19, presentata alla CE l'8 ottobre u.s., comprendente le domande di rimborso dei Beneficiari, per un totale di circa 64 Mln., sono state decertificate tutte le rettifiche finanziarie resesi necessarie a seguito degli audit della CE, per un importo complessivo di circa euro 32 Mln.

Le domande di pagamento XVII e XVIII presentate alla CE nel mese di dicembre 2014, attualmente non risultano ancora accettate dai competenti uffici comunitari; a tal proposito la Commissione rassicura che sarà effettuato il rimborso a breve.

Da ultimo, l'AdC richiama i presenti sulle scadenze fissate dagli orientamenti di chiusura, in particolare:

- ✓ 31 dicembre 2015: termine ultimo di eleggibilità della spesa;
- ✓ 31 marzo 2016: ultima finestra di rendicontazione delle spese. Tenuto conto che i citati orientamenti raccomandano all'AdC di presentare l'ultima Domanda di pagamento intermedio alla CE entro il 30 giugno 2016 e che le Domande di rimborso presentate dovranno essere sottoposte a verifica dell'UCIL e dell'AdC



prima di confluire nell'ultima Domanda di pagamento alla CE, la dott.ssa Favale invita i beneficiari a non arrivare a ridosso della scadenza ma a scaglionare quanto più possibile la presentazione delle Domande di rimborso;

- ✓ 31 marzo 2017: scadenza per la presentazione dei documenti di chiusura. A tale data occorre garantire che i progetti, rientranti nella chiusura, siano funzionanti. Se entro tale termine i progetti permangono non funzionanti la Commissione procederà al recupero dei fondi assegnati all'intero progetto. Analoga conseguenza si avrà per quei progetti che non saranno funzionanti al 31 marzo 2019. Infatti l'Amministrazione può decidere in via eccezionale, e valutando caso per caso, di concludere i progetti entro il 31 marzo 2019, a condizione che esista una giustificazione adeguata e siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- il costo totale del progetto è pari o superiore a euro 5 Mln;
- il contributo dei fondi a tali progetti non funzionanti non può essere superiore al 10% della dotazione complessiva del Programma.

Se entro il termine del 31 marzo 2019 i progetti permangono non funzionanti si dovrà procedere alla decertificazione e al recupero del finanziamento già erogato.

In merito al futuro XV Decreto di ammissione a finanziamento degli interventi, l'AdG illustra come la definizione, più credibile delle previsioni di spesa al 31 dicembre, ottenuta grazie ai cicli di sorveglianza rafforzata, all'individuazione e monitoraggio delle progettualità critiche e all'attenta analisi dei dati previsionali, ha condotto alla conclusione che la capacità di spesa del Programma si attesterebbe a soli 1,4 Mld di euro circa. Per compensare il delta rilevato saranno inseriti interventi in *overbooking* tenendo conto della rimodulazione degli importi degli interventi nativi PON (alla luce delle spese già rendicontate e dell'effettiva capacità di spesa al 31 dicembre) e degli importi di spesa sul 2007-2013 definiti in corso di fasizzazione per i GP.

Con riguardo al **calendario di chiusura** degli interventi, nel richiamare quanto già esposto dall'AdC, l'AdG ricorda che le scadenze devono intendersi perentorie e sono importanti sia per i beneficiari che per le Autorità del Programma, poiché il rispetto delle tempistiche permette il regolare svolgimento del lavoro e la conformità alle prescrizioni comunitarie.

Sul tema della rimodulazione del PO, l'ing. Serra illustra come tale processo abbia avuto luogo proprio a partire dall'analisi e rielaborazione dei dati relativi ai pagamenti ed alle previsioni di spesa, in rapporto ai valori dei 3 Assi del Programma.

L'ing. Murgia interviene per il punto all'ordine del giorno relativo all'informativa sul **PON Infrastrutture e Reti 2014/2020** ricordando le date del 5 novembre, riunione del primo CdS e del 6 novembre, evento di lancio del nuovo Programma, entrambi a Napoli.

Viene evidenziato come non tutti i progetti non ultimati nel periodo di programmazione 2007/2013 potranno essere inseriti nel successivo periodo di programmazione: occorre infatti valutare la coerenza di tali progetti con i requisiti di ammissibilità del Programma 2014/2020. All'interno dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza di aprile 2015 viene già preso atto del tipo di approccio delineato tra MIT e altre



strutture nell'Accordo di Partenariato, secondo cui si deve puntare sul riequilibrio modale e sulla razionalizzazione di infrastrutture e investimenti, nonché sulle connessioni per fare sistema, favorendone la modernizzazione e la fluidificazione. Si tratta di una chiara direzione intrapresa dall'Amministrazione e dal Governo (Es. Piano dei Porti), che mira a fornire servizi migliori agli utenti, soprattutto attraverso la migliore e più razionale gestione.

Il Programma è essenzialmente concentrato su ferrovie, porti e collegamenti intermodali. Per il settore aereo punta sul cielo unico europeo e al controllo del traffico, mentre la modalità stradale è limitata ai collegamenti con i nodi. Questi sono essenzialmente i motivi per i quali alcuni progetti non potranno essere ultimati con i fondi del periodo 2014/2020. A tal proposito l'ing. Murgia richiama l'attenzione sul fatto che i beneficiari devono garantire che l'operatività dei progetti non ammissibili al 2014/2020 avvenga entro i termini del 2007/2013, pena la restituzione dei finanziamenti.

Il dott. De Rose evidenzia che il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) necessita ancora dei relativi decreti di attuazione, e ciò è rilevante se si considera la preponderanza del settore portuale nel PO. Le previsioni di spesa delle Autorità Portuali (AAPP), finora, non si sono rivelate molto attendibili, anche rispetto a quelle di altri beneficiari. Inoltre, è necessario un riordino delle AAPP e del rapporto tra queste e il livello centrale. La CE auspica che i decreti di attuazione del PSNPL siano emanati prima della fine dell'anno e incorporati nel PO 2014/2020, con particolare riferimento all'accorpamento delle AAPP nelle Autorità di Sistema portuale attualmente previste dal PSNPL (Autorità Unica Portuale).

Proseguendo sul tema della programmazione 2014/2020, l'ing. Murgia riflette sul fatto che la più grande novità introdotta all'interno di tale periodo riguarda l'introduzione delle condizionalità ex ante. Infatti, preso atto dei ritardi e delle difficoltà rilevate in vari settori di intervento nel periodo di programmazione 2007/2013, si è tentato di trovare rimedi e di identificare anticipatamente le condizioni senza il soddisfacimento delle quali si considera difficile dare un pronto avvio alle attività di Programma.

La definizione di un quadro aggiornato delle linee strategiche nel campo dei trasporti è quello avviato con l'Allegato Infrastrutture di aprile 2015, che dovrà essere ultimato nell'aprile 2016 e che dovrà garantire il soddisfacimento delle condizionalità ex ante. Il percorso sta finora procedendo come previsto. Tuttavia si può intervenire prima di dicembre 2016 per mettere in atto le novità previste dal nuovo PO. Si può fare immediatamente nelle Aree Logistiche Integrate, grazie alle nuove regole previste. Per le nuove Autorità di Sistema portuale bisognerà necessariamente attendere. È comunque necessaria una nuova *governance*, anche attraverso specifici tavoli, per garantire piano di sviluppo.

Sarà altresì fondamentale garantire che i progetti siano realistici e maturi, con particolare riferimento all'esistenza di studi di fattibilità conclusi. Questo permetterà la strategicità degli interventi e una loro più efficiente calendarizzazione. L'invito è affinché i beneficiari si attivino in tal senso, altrimenti i progetti rischieranno di non avere il grado di maturità tale da rendere i progetti stessi ammissibili. Ricorda anche che è fondamentale attivarsi per garantire il massimo della spesa possibile per il 2016, al fine di supportare il processo della "clausola investimenti" ossia della nettizzazione del patto di stabilità attivato dal Governo. L'ACT ha recentemente istruito le informazioni ricevute in proposito della spesa effettuabile nel 2016-17-18 sui programmi europei per la sua



trasmissione al CdM.

La dott.ssa Maura Sabato, referente del beneficiario ANAS, interviene per constatare come nell'ultima *call* dello strumento *Connecting Europe Facility* (CEF) si rimandi ai fondi strutturali per finanziare interventi stradali ma, di fatto, tali interventi non siano finanziabili nella nuova programmazione. Non ci sono progetti stradali finanziati con fondi europei se non 4 progetti ITS. Auspica una riflessione sul tema allo scopo di prendere in considerazione gli ITS per creare sinergie con altri interventi.

Il dott. De Rose riscontra che è stata operata una scelta all'interno dell'Accordo di Partenariato in cui è stato stabilito il limite di spesa del 10% nell'Obiettivo Tematico 7, dedicato ai trasporti, che può essere indirizzato ad interventi stradali. Gli interventi ITS non sono catalogabili come stradali. L'ultimo miglio deve avere una definizione precisa: deve considerarsi un'opera fondamentale inserita nel programma di sviluppo di un porto, interporto o aeroporto, deve essere funzionale e un tratto di ridotta lunghezza. A tal proposito l'ing. Murgia aggiunge che l'Accordo di Partenariato finanzia risultati attesi e non modalità.

Il referente dell'ANCE, ing. Bocognani, interviene rilevando come all'interno della legge di stabilità sia previsto, tra le fonti di finanziamento della Manovra, l'utilizzo della clausola europea di flessibilità di bilancio nell'ambito di programmi cofinanziati con fondi europei, per un importo di 5 miliardi di euro, ed evidenzia che l'utilizzo della clausola determina la necessità per l'Italia di garantire concretamente l'utilizzo di tali fondi nel 2016; a tal proposito chiede di conoscere in che misura il PON 2014-2020, con particolare riferimento agli interventi a cavallo, concorra al raggiungimento di tale obiettivo.

Il dott. De Rose asserisce di non aver avuto eco di tali trattative a Bruxelles.

Il prof. De Dominicis, referente per il beneficiario UIRNET, chiede se nel periodo di programmazione 2014/2020 sia contemplato il ricorso agli strumenti di ingegneria finanziaria. Il dott. De Rose accoglie con favore l'interesse del prof. De Dominicis e ricorda che gli strumenti di ingegneria finanziaria possono concorrere al finanziamento di infrastrutture di trasporto, in linea con gli obiettivi delle politiche comunitarie e nazionali di utilizzo del capitale privato per gli investimenti infrastrutturali. Auspica, pertanto, che vengano condotte gli approfondimenti necessari per cogliere le opportunità offerte dal capitale privato/commerciale e dalla volontà di alcuni beneficiari ed operatori. Finora il MIT ha preferito, in via cautelativa, non quantificare all'interno del Programma la dotazione di un possibile strumento finanziario, riservandosi di condurre una specifica valutazione (mediante analisi di domanda/offerta, strategia di investimento, *governance* e modalità di implementazione) per decidere circa l'eventuale attivazione di tali strumenti.

La dott.ssa Pandolfi procede quindi illustrando le principali attività svolte nell'ambito del **Piano di Comunicazione:**

- ✓ Realizzazione della brochure "Inquadramento progetti ITS nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013" e del sesto quaderno del PON "La Smart Mobility nella programmazione europea; i sistemi ITS nel PON Reti e Mobilità 2007-2013";
- ✓ Realizzazione di gadget con i loghi istituzionali;
- ✓ Intervento dal titolo "Gli ITS nella programmazione 2014/2020: verso il PON



Infrastrutture e Reti”, inserito all’interno della manifestazione Smart Mobility World svoltasi a Torino il 13 e 14 novembre 2014;

- ✓ Incontri dedicati al tema della portualità e della logistica a Catania il 7 ottobre 2014, a Salerno il 21 ottobre 2014, a Taranto il 23 ottobre 2014 e a Reggio Calabria il 19 novembre 2014;
- ✓ Evento integrato di comunicazione (Festa dell’Europa, 9-17 maggio 2015, Chiostro del Bramante, Roma), che si è concretizzato nell’allestimento dello stand per la distribuzione di pubblicazioni e materiali informativi sul PON, in una mostra di 40 opere fotografiche ed in uno spazio adibito alla proiezione in *loop* del cortometraggio “Il viaggio delle Merci”;
- ✓ Organizzazione del Comitato di Sorveglianza del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 e relativo evento di lancio (Napoli, 5 e 6 novembre 2015). In particolare l’evento di lancio, che vedrà la partecipazione, tra gli altri, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e della Commissaria europea per la Politica regionale Corina Cretu, è organizzato presso la Mostra D’Oltremare di Napoli e il titolo del convegno è “Il PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 – Una sfida italiana ed europea verso Sud”.

L’incontro viene interrotto alle ore 13.35. I lavori riprendono alle ore 14.45.

Il dott. Staffini esprime alcune considerazioni riprendendo il tema del ricorso agli strumenti di ingegneria finanziaria nel nuovo Programma. A prescindere dal ruolo svolto nell’ambito dell’iniziativa comunitaria JASPERS, la Banca Europea degli Investimenti (BEI) può concedere prestiti specifici a tassi agevolati per la realizzazione dei progetti cofinanziati con i fondi SIE. A tal proposito, l’ing. Murgia osserva che ci sono Regioni che hanno contratto un unico prestito con la BEI da ripartire fra i progetti oggetto di finanziamento nell’ambito del Programma di riferimento.

Il dott. De Rose sottolinea l’importanza della partecipazione attiva delle Regioni nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 e auspica, a tal proposito, il coinvolgimento dei più alti livelli politici. Ciò anche nell’ottica di una effettiva funzionalità delle Aree Logistiche Integrate, da preparare per tempo ed in maniera adeguata attraverso i Protocolli d’Intesa che, si auspica, siano concepiti non solo come forme di accordo ma anche come strumenti operativi, in una visione d’insieme del “fare”.

Infine, per il periodo di programmazione 2014/2020 la CE richiede di riservare un’attenzione particolare ai porti, al ruolo delle Regioni e alle connessioni, il tutto finalizzato a creare una economia di rete nel Mezzogiorno.

L’ing. Murgia concorda con quanto rappresentato dal dott. De Rose aggiungendo, assieme alle Regioni, l’attività dello Stato nella gestione del livello strategico nazionale.

Sulla **rimodulazione del Piano finanziario**, l’AdG ne illustra brevemente la nuova ipotesi (slide 56) all’interno della quale è stata operata una rimodulazione tra gli Assi, elaborata alla luce delle previsioni dei beneficiari raccolte nel mese di ottobre in condivisione con la *Task Force*. I membri del Comitato hanno ricevuto in cartellina il documento “Analisi delle modifiche da apportare al PO”. L’AdG porta all’attenzione del Comitato, per la relativa approvazione, la proposta di rimodulazione del piano finanziario del Programma (Asse I – euro 811.112.763, Asse II – euro 972.328.817, Asse III – euro 49.530.275) chiedendo al Comitato che l’approvi con la giusta elasticità



che consenta all'AdG di procedere ad ulteriori futuri aggiustamenti in sede di contrattazione con la CE. Il comitato approva la proposta di rimodulazione. Al termine dell'incontro saranno inviati i documenti presentati al Comitato relativi alle analisi sottostanti la proposta di rimodulazione del PO.

Si passa poi all'informativa sull'attuazione del **Piano di Valutazione** su cui l'ing. Poleggi precisa che l'attenzione va riservata al Rapporto Finale di Valutazione al 31 dicembre 2015. Tale attività è orientata a soddisfare due principali finalità:

- ✓ assolvere a quanto previsto dal Piano della Valutazione in merito a una "verifica finale degli effetti prodotti dal Programma (verifica di efficacia ed efficienza), sia evidenziando la capacità complessiva del PON di conseguire gli obiettivi posti a base della strategia, sia fornendo indicazioni e suggerimenti utili a impostare strategia e azioni da attivare nel futuro ciclo di programmazione in tema di logistica, mobilità e trasporti";
- ✓ rappresentare un'occasione di sintesi finale delle attività di valutazione svolte elaborando un bilancio sulla loro effettiva utilità nell'accompagnare l'attuazione del Programma.

Per la prima finalità il Rapporto prevede un'articolazione in due principali ambiti:

- ✓ la verifica riguardante lo stato di attuazione raggiunto e gli effetti prodotti;
- ✓ la valutazione del complesso delle attività di gestione, monitoraggio, rendicontazione, controllo e comunicazione.

I dati sull'attuazione testimoniano una difficoltà nel superamento delle criticità attuative e la necessità di orientare le misure correttive verso finalità di salvaguardia degli obiettivi di spesa, nel rispetto dell'articolazione strategica del PON.

Nel Rapporto Intermedio di Valutazione era stata suggerita una chiave di interpretazione legata all'immagine di un Programma Ponte, di transizione in un contesto in forte evoluzione, *in primis* per il sopravvenire di una crisi economico-finanziaria che ha creato problemi evidenti, ma anche per la dotazione di strumenti di programmazione nazionale che si sono evoluti. Nello specifico, il contesto strategico programmatico è profondamente mutato a causa di:

- ✓ definitiva approvazione del nuovo quadro comunitario sulle reti TEN-T;
- ✓ forte accelerazione nell'elaborazione e approvazione degli strumenti di programmazione nazionale – anche in ragione delle condizionalità *ex ante* – con specifica attenzione alla portualità e alla logistica;
- ✓ approvazione di un nuovo PON Infrastrutture e Reti che si configura come strumento attuativo di tali politiche nel Mezzogiorno.

Le tecniche di valutazione utilizzate per la verifica sui risultati conseguiti fanno ricorso a un opportuno mix di strumenti quali-quantitativi, anche mettendo a frutto alcune metodologie appositamente sviluppate nel corso del servizio, quali:

- ✓ valutazione sulle realizzazioni e sui risultati: confronto quantitativo tra indicatori e valori target ad essi associati, affiancando a tale verifica considerazioni di natura qualitativa;
- ✓ valutazione della capacità di previsione della spesa e affidabilità dei dati finanziari: sono state riprese ed aggiornate in chiave conclusiva le analisi



condotte;

- ✓ sono prese in considerazione tutte le dimensioni correlate al processo di programmazione, realizzazione e sorveglianza degli interventi e del PON nel suo complesso incluse le attività di comunicazione;
- ✓ sono aggiornate le analisi già condotte in sede di Rapporto Intermedio con specifica attenzione ad alcuni temi di particolare interesse quali, ad esempio, gli strumenti di *governance* sull'attuazione degli interventi e il monitoraggio ambientale;
- ✓ le conclusioni e raccomandazioni si focalizzano sugli aspetti di carattere operativo potendo già disporre di un quadro programmatico consolidato per il periodo 2014-2020.

L'ing. Poggi conclude il suo intervento esponendo come il nuovo PO potrà beneficiare di un quadro di attuazione che tiene conto delle "lezioni dell'esperienza", in particolare:

- ✓ ossatura robusta del quadro progettuale di riferimento:
 - ✓ completamento GP,
 - ✓ altri progetti che soddisfano i requisiti CEXA di maturità progettuale,
 - ✓ contesto organizzativo sorretto da un Piano di Rafforzamento Amministrativo elaborato anche a partire da indicazioni valutative,
- ✓ ampio insieme di strumenti di sorveglianza sulle criticità e di attivazione di azioni correttive.

Si passa infine a discutere dello stato del **Piano di Monitoraggio Ambientale**, illustrato dall'arch. Antonini che in apertura rimarca la difficoltà incontrata nel reperimento dei dati da parte dei beneficiari.

La nuova impostazione ai fini della stesura del terzo Report di monitoraggio ambientale è finalizzata a contestualizzare il III Report alla luce dell'evoluzione del Programma e a presentare gli aspetti metodologici, il sistema e i risultati del monitoraggio.

Tale approccio mira a rendere il documento più snello e di più semplice consultazione.

Nel corso del 2014-2015 è emerso un incremento considerevole degli interventi monitorati alla luce della più ampia disponibilità di dati e tracciati caricati nel sistema informativo SIPONREM. Inoltre, date le criticità nell'acquisizione dei tracciati, si è puntato prioritariamente ad avere informazioni sugli interventi in fase di esecuzione lavori e conclusi/in esercizio.

Per il futuro è importante:

- ✓ sfruttare l'esperienza acquisita nella Programmazione 2007-2013;
- ✓ mantenere l'approccio metodologico, recuperare i dati ambientali raccolti, ma puntando alla risoluzione delle criticità;
- ✓ puntare alla creazione di un sistema integrato di monitoraggio ambientale, facilitando l'acquisizione dei dati;
- ✓ valutare l'inserimento di clausole per la trasmissione di dati e documenti necessari al monitoraggio ambientale;
- ✓ garantire una più ampia sinergia tra processi di VIA e processo di VAS del Programma.

L'arch. Antonini passa la parola all'ing. Maddaluno che procede ad una dimostrazione sul funzionamento del sistema informatico interno al SIPONREM che gestisce la componente ambientale dei progetti del PON, in cui sono rese proiezioni e cartografie



delle aree interessate a partire dal portale cartografico nazionale, è consultabile l'interferenza dell'indicatore ambientale ed il trend dell'indicatore stesso.

L'ing. Murgia e il resto dei presenti concordano sulla grande utilità di tale strumento informatico e sulla sua possibile diffusione anche ad altri Programmi del periodo 2014-2020.

La riunione viene chiusa alle ore 16.10 dall'AdG che ringrazia e saluta i partecipanti.

Allegati

All. a) Foglio firme

All. b) Ordine del Giorno

All. c) Presentazione power point illustrata durante l'incontro