



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*



# **PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE** **“RETI E MOBILITÀ”**

**OBIETTIVO CONVERGENZA**  
**2007-2013**

**CCI: 2007 IT 161 PO 005**

**Rapporto annuale di esecuzione al 31.12.2010**

Data di elaborazione:	28.06.2011
Versione:	2

## INDICE

<b>PREMESSA.....</b>	<b>1</b>
<b>1 IDENTIFICAZIONE .....</b>	<b>3</b>
<b>2 QUADRO D'INSIEME DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO .....</b>	<b>3</b>
2.1 RISULTATI E ANALISI DEI PROGRESSI.....	3
2.1.1 Progressi materiali del Programma Operativo.....	3
2.1.2 Informazioni finanziarie.....	10
2.1.3 Ripartizione relativa all'uso dei Fondi .....	13
2.1.4 Sostegno ripartito per gruppi di destinatari.....	14
2.1.5 Sostegno restituito o riutilizzato.....	22
2.1.6 Analisi qualitativa .....	22
2.2 RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO.....	23
2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI.....	24
2.4 MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE .....	26
2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI .....	31
2.6 COMPLEMENTARIETÀ CON ALTRI STRUMENTI .....	31
2.7 MODALITÀ DI SORVEGLIANZA .....	32
2.7.1 Organizzazione e svolgimento dei Comitati previsti dal QSN.....	32
2.7.2 Attività di Valutazione e di Monitoraggio del PON .....	35
<b>3 ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI .....</b>	<b>38</b>
3.1 ASSE I .....	39
3.1.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi.....	39
3.1.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli .....	44
3.2 ASSE II .....	45
3.2.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi.....	45
3.2.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli .....	49
3.3 ASSE III.....	49
3.3.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi.....	49
3.3.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli .....	52
<b>4 GRANDI PROGETTI.....</b>	<b>54</b>
<b>5 ASSISTENZA TECNICA.....</b>	<b>63</b>
<b>6 INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ .....</b>	<b>64</b>
6.1 ATTUAZIONE DEL PIANO DI COMUNICAZIONE.....	64
<b>7 VALUTAZIONE COMPLESSIVA .....</b>	<b>67</b>
<b>ALLEGATO 1 – PROGETTI SIGNIFICATIVI .....</b>	<b>71</b>
<b>ALLEGATO 2 – PROGETTI A CAVALLO CON LA PROGRAMMAZIONE 2000-2006 .....</b>	<b>72</b>
<b>ALLEGATO 3 – PROSPETTO DI SINTESI DELL'ORGANICO A DISPOSIZIONE DELLE TRE AUTORITÀ .....</b>	<b>77</b>
<b>ALLEGATO 4 – ESEMPI DI INTERVENTI INFORMATIVI E PUBBLICITARI REALIZZATI .....</b>	<b>78</b>
<b>ALLEGATO 5 – SINTESI DELLE INDAGINI DOXA PROPEDEUTICHE AI TAVOLI DELLA LOGISTICA .....</b>	<b>85</b>
<b>ALLEGATO 6 – INFORMATIVA SUL PROCESSO DI ANALISI E REVISIONE DEL SET DI INDICATORI DEL PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013 .....</b>	<b>88</b>

<b>ALLEGATO 7 – PROBLEMI SIGNIFICATIVI RISCONTRATI DAI VARI ORGANI DI CONTROLLO E RELATIVE AZIONI CORRETTIVE POSTE IN ESSERE .....</b>	<b>100</b>
--	------------

---

## Premessa

Il presente documento, redatto ai sensi dell'art. 67 del Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio, costituisce il **Rapporto annuale di esecuzione (RAE) al 31.12.2010** del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità per il periodo 2007-2013, approvato con Decisione comunitaria C(2007)6318 del 7 dicembre 2007.

Il Rapporto, che rileva lo stato di attuazione del PON alla data del **31.12.2010**, è stato predisposto in coerenza con le indicazioni fornite dal nuovo Regolamento della Commissione (CE) n. 832/2010 dell'17 settembre 2010 (di modifica del Regolamento n. 1828/2006), con gli orientamenti di cui alla Nota della Commissione Europea prot. n. Regio G3/AP.ml/36682 del 19.01.2011, nonché con il documento *"Indicazioni per individuazione e trasmissione dei Core Indicators richiesti dalla Commissione Europea – Marzo 2010"*, predisposto dall'UVAL e diffuso con nota del DPS prot. n. 4.0004445-U e prot. n. 0004447-E del 24.03.2010.

Il presente Rapporto risponde inoltre alle richieste della Commissione Europea formulate con Nota prot. n. REGIO.G.3 FdR/ D(2010) 850476 del 14.09.2010.

Nello specifico, il documento è strutturato come segue:

Capitolo 1. **Identificazione:** sono riportate le informazioni sintetiche relative al PON (Obiettivo interessato, zone ammissibili, periodo di programmazione, numero CCI, titolo) e del RAE (anno di riferimento e data di approvazione da parte del Comitato di Sorveglianza).

Capitolo 2. **Quadro d'insieme del Programma Operativo:** sono descritti sinteticamente i progressi materiali e le informazioni finanziarie del Programma nell'anno di riferimento. Inoltre, sono riportati i problemi significativi incontrati e le misure prese per risolverli, nonché le modifiche nell'ambito dell'attuazione, le modifiche sostanziali, la complementarietà del Programma con altri strumenti e le modalità di sorveglianza previste dall'Autorità di Gestione.

Capitolo 3. **Attuazione degli Assi prioritari:** sono descritti, con riferimento a ciascun Asse del PON, i progressi materiali e finanziari (in termini quantitativi e qualitativi, di indicatori di risultato e di realizzazione, di importi impegnati ed erogati), nonché i problemi significativi incontrati e le misure prese per risolverli.

Capitolo 4. **Grandi Progetti:** sono riportati i dettagli sull'attuazione/conclusione dei Grandi Progetti, sia da un punto di vista fisico che finanziario, con riferimento al punto D.1 degli Allegati XXI e XXII del Regolamento di Attuazione n. 1828/2006, così come modificato dai REGG. n. 846/2009 del 01.09.2009 e n. 832/2010 del 17.09.2010.

Capitolo 5. **Assistenza Tecnica:** sono descritte le modalità del ricorso all'Assistenza Tecnica a supporto delle varie Autorità del PON.

Capitolo 6. **Informazione e Pubblicità:** il Capitolo riporta gli interventi informativi e pubblicitari attuati a favore del Programma Operativo, con particolare riferimento all'attuazione del Piano di Comunicazione.

Capitolo 7. **Valutazione complessiva:** sono descritti, in maniera sintetica, i punti chiave dell'attuazione in termini di dati di contesto, i principali risultati conseguiti e le eventuali problematiche incontrate, con particolare riferimento all'attuazione del Piano di Valutazione.

Allegato 1. **Progetti significativi:** elenco Interventi già conclusi e non annoverati nei Rapporti Annuali di Esecuzione precedenti.

Allegato 2. **Progetti "a cavallo":** sono elencati e descritti i progetti già ammessi a finanziamento nella Programmazione 2000-2006 e che, nell'attuale ciclo programmatico, esprimono livelli adeguati di coerenza e convergenza con la strategia di sviluppo delineata nel PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Allegato 3. **Prospetto di sintesi dell'organico a disposizione delle tre Autorità:** elenco delle risorse (interne ed esterne) dedicate alla Programmazione, Attuazione e Sorveglianza del Programma.

Allegato 4. ***Esempi di interventi informativi e pubblicitari realizzati***: documentazione fotografica a supporto degli adempimenti regolamentari in materia.

Allegato 5. ***Sintesi delle indagini Doxa propedeutiche ai Tavoli della Logistica***: esiti delle indagini svolte presso le Regioni Convergenza.

Allegato 6. ***Informativa sul processo di analisi e revisione del set di indicatori***: informazioni sul processo di revisione in corso del set di indicatori.

Allegato 7. ***Problemi significativi riscontrati dai vari Organi di controllo e relative azioni correttive poste in essere***: sintesi delle criticità riscontrate dalla Corte dei Conti Europea, dalla Commissione Europea e dall'Autorità di Audit a seguito dell'attività di *auditing* e relative azioni correttive poste in essere dalle Autorità competenti.

## 1 IDENTIFICAZIONE

<b>Programma operativo</b>	Obiettivo interessato:	<i>Convergenza</i>
	Zone ammissibili interessate:	<i>Calabria, Campania, Puglia, Sicilia</i>
	Periodo di programmazione:	<i>2007-2013</i>
	Numero del Programma (numero CCI):	<i>2007 IT 161 PO 005</i>
	Titolo del Programma:	<i>PON "Reti e Mobilità"</i>
<b>Rapporto annuale di esecuzione</b>	Anno di riferimento:	<i>2010</i>
	Data di approvazione del Rapporto Annuale da parte del Comitato di Sorveglianza:	<i>17.05.2011</i>

## 2 QUADRO D'INSIEME DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO

### 2.1 RISULTATI E ANALISI DEI PROGRESSI<sup>1</sup>

#### 2.1.1 Progressi materiali del Programma Operativo

**I principali progressi materiali compiuti nel corso del 2010 sono**, in prima istanza, **da individuarsi nelle attività svolte dall'Autorità di Gestione**, in coerenza con la logica che presiede la politica regionale unitaria, **di revisione e rilettura delle progettualità ammesse a finanziamento nel corso del 2009**, anche in considerazione delle mutate condizioni del quadro programmatico e finanziario del settore di riferimento del Programma Operativo Nazionale Reti e Mobilità 2007-2013.

Nel corso del 2010 l'Autorità di Gestione (AdG) ha infatti :

- proseguito le attività di selezione progettuale intraprese nel corso dell'annualità precedente, con particolare riferimento ai progetti finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.3.1 "Sviluppo di sistemi informativi e telematici connessi alla logistica delle merci";
- posto in essere le misure necessarie alla verifica (ed eventuale sostituzione/rimodulazione finanziaria) delle progettualità precedentemente ratificate, con particolare riferimento ai progetti finanziati a valere sulle Linee di Intervento aventi quale Beneficiario RFI.

Le citate attività hanno portato alla definizione di un parco progetti aggiornato e ratificato attraverso l'emanazione del **Decreto prot. n. 10288 del 27.09.2010** (IV Decreto), tramite il quale sono stati ammessi a finanziamento altri 17 nuovi progetti afferenti agli Assi I e II.

La lista progetti ammessa a finanziamento al 31.12.2010 si compone pertanto di interventi relativi al settore ferroviario, a quello stradale, ad infrastrutture portuali e aeroportuali, nonché ai sistemi informativi e telematici connessi alla logistica delle merci e alla messa in sicurezza dei diversi sistemi di trasporto.

Ad oggi pertanto gli interventi decretati sono:

- 28 progetti ferroviari finanziati a valere sulle Linee di Intervento I.1.1 e II.1.1, II.2.1;
- 11 progetti portuali finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.1.2<sup>2</sup>;

<sup>1</sup> Nello specifico, nell'imputazione delle informazioni afferenti ai risultati conseguiti, si precisa che, nei casi in cui non è stato possibile quantificare tali informazioni per il periodo di riferimento, si è ritenuto opportuno valorizzare il campo relativo alle annualità con un trattino (-).

<sup>2</sup> Con riferimento a tale Linea di Intervento si fa presente che l'intervento afferente al Collegamento Ferroviario del Porto di Taranto con la rete nazionale ha come beneficiario RFI; inoltre, per quanto concerne il progetto relativo al potenziamento dell'Hub Portuale di Gioia Tauro, finanziato tramite Decreto Prot. n. 6650 del 16.06.2009, si precisa che lo stesso è stato articolato nei seguenti 5 interventi ammessi a finanziamento tramite Decreto Prot. n. 10288 del 27.09.2010: "Gateway ferroviario", "Completamento viabilità

- 4 progetti aeroportuali finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.2.1. e II.2.4;
- 1 progetto interportuale progetti finanziato a valere sulla Linea di Intervento I.2.2;
- 6 progetti ITS finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.3.1;
- 4 progetti stradali, di cui 1 composto da 2 interventi, finanziati a valere sulla Linea di Intervento II.1.2;
- 13 progetti finanziati a valere sulle Linee di Intervento III.1.1, III.1.2, III.1.3, III.1.4, III.2.1.

Complessivamente, quindi, **al 31.12.2010** il Programma presenta un parco progetti consolidato con **67 interventi decretati** per un ammontare di risorse finanziarie assegnate pari a **€ 2.664.256.042,49**.

Le tabelle riportate di seguito costituiscono un aggiornamento del set di indicatori di programma, ossia delle variabili di rottura e di contesto, oltre che degli indicatori statistici desunti dalla "Banca dati territoriale per le politiche di sviluppo", che rappresenta l'evoluzione degli "Indicatori di contesto chiave e variabili di rottura" nell'ambito della Convenzione tra Istat e DPS. Tale aggiornamento è stato effettuato anche in risposta alle richieste avanzate dalla Commissione Europea con la citata Nota prot. n. REGIO.G.3 FdR/ D(2010) 850476 del 14.09.2010.

Per i dettagli relativi al processo di revisione degli indicatori del Programma si rimanda all' "*Informativa sul processo di revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013*", allegata al presente documento.

Le **variabili di rottura** (Tabella 1.1) afferiscono a macro-fenomeni, come la capacità di esportare, la capacità di attrarre consumi turistici e investimenti stranieri, nonché la capacità di innovazione all'interno della Pubblica Amministrazione. Per tali indicatori sono disponibili dati consolidati al 2009, che consentono di ampliare l'analisi già condotta nel RAE 2009, valutandone l'andamento per un periodo di osservazione significativo.

Le **variabili di contesto** (Tabella 1.2) riguardano specificamente il settore dei trasporti riportando dati relativi alla movimentazione di merci per modalità utilizzata. Pur risalendo al 2007, tali rilevazioni costituiscono un aggiornamento importante dei dati illustrati nel RAE 2009.

Per entrambe le tipologie di indicatori si riportano i valori aggregati per Regioni CONV e Regioni CRO per annualità e la relativa variazione percentuale intercorsa tra il 2000 e l'ultimo anno per il quale sono disponibili informazioni consolidate (2007).

Anche per ciò che concerne l'aggiornamento del set di **indicatori statistici** (Tabella 1.3) si evidenzia il valore relativo all'ultima rilevazione effettuata dall'Istat.

A seguire si riportano le tabelle dei **Core Indicators** e degli **indicatori di realizzazione e di risultato** di Programma (Tabelle 1.4, 1.5 e 1.6), con i valori di avanzamento al 31.12.2010.

Per alcuni degli indicatori di realizzazione del Programma l'inserimento di nuovi interventi nella lista progetti ha condotto ad una quantificazione di valori target (obiettivo) superiori rispetto a quanto previsto in fase di programmazione. A tal proposito si precisa che il più alto valore (espresso nella colonna 'obiettivo aggiornato' delle Tabelle 1.4 e 1.5 ed in quelle riepilogative per Asse) non è esclusivamente riconducibile ad un effettivo aumento della realizzazione prevista, quanto anche alla necessità di utilizzare gli indicatori attualmente disponibili nel PON per sopperire temporaneamente all'assenza di altri indicatori più rispondenti alle finalità di realizzazione dei progetti finanziati.

---

comparto nord", "Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante del tratto D e realizzazione della terza via di corsa", "Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali".

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

**Tabella 1.1 – Quadro sintetico delle variabili di rottura**

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni										Variazione	Diff.	
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2000-2009 (a)	2000	2009 (a)
Capacità di esportare: Valore delle esportazioni di merci in % del PIL	<b>Ob. CONV</b>	8,7	8,6	7,8	7,2	7,5	8,2	8,4	9,3	9,4	7,1	-1,6	-16,3	-14,5
	Ob. CRO	25	25	23,8	22,8	23,1	23,6	25,2	26,4	26,3	21,6	-3,4		
	Italia	21,9	21,9	20,8	19,8	20,5	21	22,4	23,6	23,5	19,2	-2,7		
Capacità di attrazione dei consumi turistici: Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante	<b>Ob. CONV</b>	2,9	3	3	3	3	3,1	3,1	3,2	3,2	3,1	0,2	-4,4	-4,3
	Ob. CRO	7,3	7,5	7,4	7,3	7,2	7,3	7,5	7,6	7,5	7,4	0,1		
	Italia	6	6,1	6	6	5,9	6,1	6,2	6,3	6,2	6,2	0,2		
Capacità di attrazione di investimenti esteri: Investimenti diretti lordi dall'estero in Italia su investimenti diretti netti in EU15 (o/oo)	<b>Ob. CONV</b>	0,2	0,5	0,4	0,9	1,9	1,1	1,3	n.d.	n.d.	n.d.	1,1	-33,2	-354,6
	Ob. CRO	33,4	76,7	73	185	487,6	282,3	355,9	n.d.	n.d.	n.d.	322,5		
	Italia	40,2	92,8	94,4	201,6	535,2	301,6	374,6	n.d.	n.d.	n.d.	334,4		
Capacità innovativa: Spesa sostenuta per attività di R&S intra muros della Pubblica Amministrazione, dell'Università e delle imprese pubbliche e private in % del PIL	<b>Ob. CONV</b>	0,8	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	1	n.d.	0,2	-0,3	-0,3
	Ob. CRO	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	n.d.	0,2		
	Italia	1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	n.d.	0,2		

Fonte: Istat

(a) Laddove il dato relativo al 2009 non è disponibile, le variazioni relative ai diversi aggregati territoriali e i differenziali tra CONV e CRO sono stati calcolati rispetto all'ultimo anno disponibile.



*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

**Tabella 1.2 – Quadro sintetico delle variabili di contesto**

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni								Variazione	Diff.	
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2000-2007	2000	2007
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (b)	<i>Ob. CONV</i>	<i>2,1</i>	<i>2,2</i>	<i>2</i>	<i>2,1</i>	<i>2,3</i>	<i>2,1</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>-0,2</i>		
	Ob. CRO	2,3	2,1	1,8	1,8	1,8	1,7	1,9	1,8	<b>-0,3</b>	<b>-0,2</b>	<b>0,2</b>
	Italia	2,3	2,1	1,8	1,9	1,9	1,8	1,9	1,9	<b>-0,4</b>		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita su strada sul totale delle modalità (b)	<i>Ob. CONV</i>	<i>82,3</i>	<i>81,1</i>	<i>79,4</i>	<i>76,8</i>	<i>78,3</i>	<i>77,6</i>	<i>80,9</i>	<i>77,9</i>	<i>-4,4</i>		
	Ob. CRO	94,7	94,9	95,3	95	95,5	95,3	95	94,6	<b>-0,1</b>	<b>-12,4</b>	<b>-16,7</b>
	Italia	93	93,1	93,4	92,9	93,6	93,2	93	92,5	<b>-0,5</b>		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (b)	<i>Ob. CONV</i>	<i>15,6</i>	<i>16,7</i>	<i>18,6</i>	<i>21</i>	<i>19,4</i>	<i>20,3</i>	<i>17,1</i>	<i>20,2</i>	<i>4,6</i>		
	Ob. CRO	3	3	2,9	3,1	2,7	3	3,1	3,5	<b>0,5</b>	<b>12,6</b>	<b>16,7</b>
	Italia	4,7	4,8	4,7	5,2	4,6	5,1	5,1	5,6	<b>0,9</b>		

*Fonte: Istat*

(b) Dall'anno 2000 l'indagine sul trasporto marittimo ha subito una revisione metodologica, in quanto ha recepito la direttiva 95/64 del Consiglio dell'8 dicembre 1995. Per quanto concerne la modalità ferroviaria, i dati sono di fonte Trenitalia Spa e non contengono, quindi, i dati relativi alle ferrovie in concessione. (Cfr. Banca dati DPS/Istat, "Banca dati territoriale per le politiche di sviluppo", aggiornamento febbraio 2011).

**Tabella 1.3 – Aggiornamento set di indicatori statistici**

<b>Indicatore</b>	<b>Valore iniziale (Anno di riferimento)</b>	<b>Aggiornamento (ultimo anno disponibile)</b>	<b>Ambito tematico di riferimento</b>
Tasso di mortalità stradale per 1000 incidenti	2007 Regioni Convergenza: 28,7	2008 Regioni Convergenza: 28,3	Qualità ed efficienza
Riduzione dell'incidentalità (variazione del n. di incidenti su strade e autostrade nell'area di riferimento su veicoli*Km)	-	-	Qualità ed efficienza
Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario (media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate (frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio) sul totale degli utenti del servizio (%))	2007 Regioni Convergenza: 43,3	2009 Regioni Convergenza: 44,0	Qualità ed efficienza
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario (lavoratori, scolari e studenti di 3 anni e più che utilizzano il treno abitualmente per recarsi a lavoro, asilo o scuola sul totale) (%)	2007 Regioni Convergenza: 23,9	2009 Regioni Convergenza: 23,9	Mobilità
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	2006 Regioni Convergenza: 42,6		Accessibilità
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni Convergenza: 71,0		Accessibilità
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali	-	-	Intermodalità

**Tabella 1.4 – Indicatori di Programma (Core Indicators)<sup>3</sup>**

<b>Indicatori Core (CE)</b>	<b>Baseline</b>	<b>Obiettivo</b>	<b>Obiettivo aggiornato</b>	<b>Avanzamento</b>			
				2007	2008	2009	2010
(14) km di nuove strade (km)	0	0	60,25				
(16) km di strade ristrutturate (km)	0	150	254,35				
(17) km di nuove ferrovie (km)	0	15					
(18) km di ferrovie TEN (km)	0	5					
(19) km di ferrovie ristrutturate (km)	0	580					
(30) Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2 equivalenti, kt)	0	331.000					

<sup>3</sup> Per le modifiche apportate alla tabella si rimanda all'Allegato 6 “Informativa sul processo di analisi e revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013”.

**Tabella 1.5 – Indicatori di Programma (indicatori di realizzazione)<sup>4</sup>**

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
Ferrovie nuove (km)	0	15					
-di cui TEN-T (km)	0	5					
Ferrovie ristrutturate (km)	0	580					
Strade nuove (km equivalenti)	0	0	54,96				
-di cui TEN-T (km equivalenti)	0	0					
Strade ristrutturate (km equivalenti)	0	150	252,95				
Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	3.500	182.633	1.017.112				16.000
Superficie strutture logistiche-porti (mq)	0	3.612					
Materiale rimosso-dragaggi (mc)	0	1.141.972					
Superficie infrastrutturata-sistemi aeroportuali (mq)	0	335.577					
Interporti: binari operativi (ml)	0	2.713					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS - European Rail Traffic Management System)	0	1	2				
Sistemi di monitoraggio (porti) (numero)	0	3					
Imprese beneficiarie (numero)	0	n.d. <sup>5</sup>					
Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	0	4					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	0	2	9				1
Copertura VTS sui porti merci TEN in area Convergenza (%)	0	100%					
Contratti (numero)	0	10		0	2	9	9
Eventi (numero)	0	25		0	0	0	5
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60		0	0	1	11

Relativamente all’inserimento del maggior valore obiettivo per alcuni degli indicatori esposti nella tabella 1.5, si rimanda primariamente al **Decreto prot. n. 10288 del 27.09.2010** (IV Decreto) e al totale dei progetti in esso inserito. In secondo luogo, si precisa che per alcuni indicatori di realizzazione (si veda “Strade ristrutturate” e “Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali”) il maggior valore espresso dai dati di monitoraggio al 31.12.2010 è riconducibile alla necessità di colmare il gap tuttora presente nel set di indicatori del PON Reti e Mobilità.

<sup>4</sup> Per le modifiche apportate alla tabella si rimanda all’Allegato 6 “Informativa sul processo di analisi e revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013”.

<sup>5</sup> L’assenza del target per l’indicatore “Imprese beneficiarie”, riferito alla Linea d’intervento 1.1.4 “Regimi di aiuto”, è motivata dal fatto che, al momento della stesura del presente documento, il relativo bando è in fase di notifica.

**Tabella 1.6 - Indicatori di Programma (indicatori di risultato)**

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%)	2007 Regioni CONV: 20,2	X% 20,8	-	-	-	-
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento (Δ% tonn/anno)		50%	-	-	-	-
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (%)	2007 Regioni CONV: 2,0	X% 3,7	-	-	-	-
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili (sub indicatori: n. incroci, tempo di incrocio, n. livelli di velocità, n. di treni)		10%	-	-	-	-
Passeggeri sbarcati e imbarcati per via aerea per 100 abitanti	2004 Regioni CONV: 104,9	X% 136	-	-	-	-
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento		n.d	-	-	-	-
Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali		n.d	-	-	-	-
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)		n.d	-	-	-	-
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali		n.d	-	-	-	-
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)		n.d	-	-	-	-
Tonnellate dei merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento		n.d	-	-	-	-
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità	2007 Regioni CONV: 77,9	X% 75,6	-	-	-	-
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	2006 Regioni CONV: 42,6	X% 60,5	-	-	-	-
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni CONV: 71,0	X% 63	-	-	-	-
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)		annuale	-	-	-	-
Variazione tratto di costa controllata (variazione del tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)		100%	-	-	-	-
Variazione % incidentalità marittima		-30%	-	-	-	-
Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi			-	-	-	-

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere			-	-	-	-
Miglioramento della velocità di spesa			-	-	-	-
Incremento della visibilità del PON			-	-	-	-
Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione		100%	-	-	-	-
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza		100%	-	-	-	-
Visitatori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza)			-	-	-	-

Con riferimento agli indicatori di realizzazione e di risultato si evidenzia, quale aspetto generale, che nel corso del 2010 la rilevazione del livello di attuazione materiale del Programma Operativo, in termini di avanzamento degli indicatori di realizzazione programmati, consente solo parzialmente di restituire dati commisurati agli avanzamenti finanziari dei progetti del Programma.

La motivazione è da identificarsi nei seguenti elementi:

- il numero di progetti conclusi al 31.12.2010, o prossimi alla conclusione, rappresenta una parte decisamente esigua rispetto all'insieme dei progetti approvati. In particolare si segnala che sotto il profilo procedurale risultano conclusi per la parte di esecuzione delle opere ed esecuzione forniture, con rispettive fasi di collaudo e controllo, solo il progetto del Porto di Messina “Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)” ed il progetto ENAV “Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR”;
- difficoltà nella valorizzazione in itinere degli avanzamenti fisici delle singole operazioni, ovvero difficoltà nel fornire valori fisici ‘realizzati’ durante l'attuazione ed in fasi precedenti alla conclusione delle operazioni stesse;
- necessità di revisione ed integrazione del set di indicatori di realizzazione del Programma Operativo rispetto a quelli presenti nel Programma approvato, al fine di rendere disponibile un set di indicatori più completo in riferimento all'attuale lista progetti (in particolare di cui al Decreto prot. n.10288 del 27.09.2010 - Assi I e II) e pienamente rispondente al set di indicatori *Core* proposti dalla Commissione Europea.

Si specifica inoltre che, proprio per gli elementi sopra esposti, non risulta possibile quantificare gli avanzamenti in termini di indicatori di risultato, poiché la quantificazione di questi ultimi è collegata alla sussistenza di adeguate misurazioni delle singole realizzazioni di dettaglio relative alle operazioni, nonché alla quantificazione degli effetti determinati da tali realizzazioni dopo la conclusione delle operazioni stesse.

Al fine di illustrare il lavoro di revisione del set di indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013, si rimanda all'Allegato “*Informativa sul processo di analisi e revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013*”.

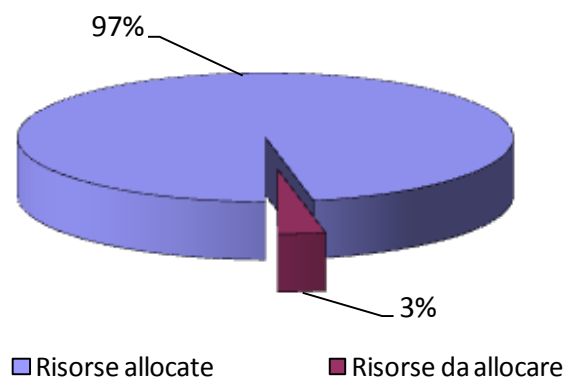
### **2.1.2 Informazioni finanziarie**

Dal punto di vista dell'attuazione finanziaria, nel corso del 2010 si è dato formale seguito al processo di selezione attuato con l'emanazione da parte dell'Autorità di Gestione del Quarto Decreto

Dirigenziale (prot. n. 10288 del 27.09.2010) **allocando risorse per un importo pari a Euro 2.664.256.042,49**, corrispondente a **circa il 97% del totale programmato** (Grafico n. 1).

Grafico n.1

RISORSE FINANZIARIE PON



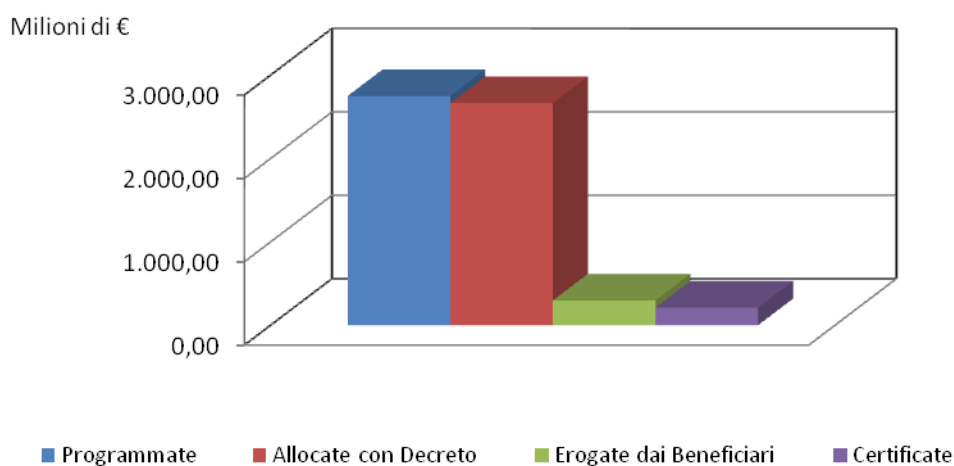
A seguito dell'assegnazione delle risorse nel corso del 2010 l'Autorità di Certificazione (AdC) ha provveduto a **certificare spese** per un importo totale di **Euro 80.619.083,57** presentando alla Commissione Europea la **Terza domanda di pagamento** e consentendo il raggiungimento di un livello di spesa superiore all'obiettivo utile a **evitare il disimpegno automatico di risorse per l'anno 2010**.

Nello specifico con la terza domanda di pagamento l'AdC ha certificato, in data 10.12.2010, spese sostenute per la realizzazione di interventi afferenti alle Linee d'Intervento I.1.1, I.1.2, II.1.1, II.2.1, II.2.4, III.1.1, III.1.2, III.1.3, III.1.4, III.2.1.

Al 31 dicembre 2010 il Programma ha quindi nel complesso certificato spese pari ad **Euro 210.666.757,83**. Di seguito si fornisce (Grafico n. 2) il confronto tra le risorse programmate, le risorse allocate, erogate e quelle certificate dal PON Reti e Mobilità.

Grafico n. 2

RISORSE PROGRAMMATE, DECRETATE, EROGATE E CERTIFICATE



PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

**Tabella 2.1 - Dati finanziari**

Asse Prioritario	Finanziamento complessivo del programma operativo	Base di calcolo del contributo dell'Unione (costo pubblico o totale)	Totale delle spese ammissibili certificate sostenute dai beneficiari	Contributo pubblico corrispondente	Grado di attuazione in %
Asse prioritario 1	1.517.162.032,00	P	90.657.795,72	90.657.795,72	5,98%
Asse prioritario 2	1.193.803.340,00	P	115.686.959,42	115.686.959,42	9,69%
Asse prioritario 3	38.492.410,00	P	4.322.002,69	4.322.002,69	11,23%
<b>TOTALE</b>	<b>2.749.457.782,00</b>	<b>P</b>	<b>210.666.757,83</b>	<b>210.666.757,83</b>	<b>7,66%</b>

### 2.1.3 Ripartizione relativa all'uso dei Fondi

La Tabella 2.2 fornisce indicazioni sull'utilizzo del contributo comunitario (quota FESR) ripartito con riferimento alle cinque dimensioni di cui all'Allegato II, parte C, del Regolamento (CE) 1828/2006.

**Tabella 2.2 - Dati statistici**

<b>Temi prioritari</b>	<b>Forme di finanziamento</b>	<b>Territorio</b>	<b>Attività economica</b>	<b>Ubicazione*</b>	<b>Importo</b>
16	01	00	11	Calabria	€ 166.000.000,00
16	01	00	11	Sicilia	€ 96.000.000,00
16	01	00	11	Puglia	€ 13.000.000,00
16	01	00	11	Campania	€ 49.000.000,00
16	01	00	11	Puglia	€ 194.000.000,00
16	01	00	11	Sicilia	€ 35.000.000,00
17	01	00	11	Calabria	€ 163.000.000,00
17	01	00	11	Campania	€ 101.000.000,00
17	01	00	11	Sicilia	€ 364.000.000,00
17	01	00	11	Calabria	€ 65.000.000,00
17	01	00	11	Campania	€ 37.000.000,00
17	01	00	11	Puglia	€ 46.000.000,00
17	01	00	11	Sicilia	€ 177.000.000,00
22	01	00	11	Calabria	€ 179.316.288,68
22	01	00	11	Puglia	€ 243.601.783,51
22	01	00	11	Sicilia	€ 107.077.968,83
26	01	00	11	Puglia	€ 16.000.000,00
28	01	00	00	Puglia	€ 8.901.250,00
28	01	00	00	Calabria	€ 5.861.250,00
28	01	00	00	Campania	€ 861.250,00
28	01	00	00	Sicilia	€ 861.250,00
28	01	00	11	Puglia	€ 27.000.000,00
28	01	00	11	Sicilia	€ 22.000.000,00
28	01	00	11	Puglia	€ 30.000.000,00
28	01	00	11	Sicilia	€ 47.000.000,00
29	01	00	11	Campania	€ 8.972.010,00
29	01	00	11	Puglia	€ 5.454.843,70
29	01	00	11	Sicilia	€ 20.784.957,81
30	01	00	11	Calabria	€ 80.950.000,00
30	01	00	11	Campania	€ 164.100.000,00
30	01	00	11	Puglia	€ 55.000.000,00
30	01	00	11	Sicilia	€ 96.400.000,00
85	01	00	17	Calabria	€ 5.834.987,35
85	01	00	17	Campania	€ 5.834.987,35
85	01	00	17	Puglia	€ 5.834.987,35
85	01	00	17	Sicilia	€ 5.834.987,35
86	01	00	17	Calabria	€ 3.693.310,14
86	01	00	17	Campania	€ 3.693.310,14
86	01	00	17	Puglia	€ 3.693.310,14
86	01	00	17	Sicilia	€ 3.693.310,14
<b>TOTALE</b>					<b>€ 2.664.256.042,49</b>



\* Per una migliore visualizzazione dei dati, si opta per un'aggregazione degli stessi in base ad ubicazioni di livello NUTS 2 (Regione).

Legenda dei Temi Prioritari presenti

- 16 – Ferrovie
- 17 – Ferrovie (TEN-T)
- 22 – Strade nazionali
- 26 – Trasporti multimodali
- 28 – Sistemi di trasporto intelligenti
- 29 – Aeroporti
- 30 – Porti
- 85 – Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
- 86 – Valutazioni e studi; comunicazione e informazione

## 2.1.4 Sostegno ripartito per gruppi di destinatari

Al fine di dare contezza delle informazioni relative al sostegno da parte del PON alle varie aree territoriali delle quattro regioni Obiettivo Convergenza, ai settori specifici di intervento, nonché ai destinatari ultimi delle progettualità previste, il paragrafo è stato strutturato come segue:

- Informazioni relative al sostegno di zone specifiche del Programma;
- Informazioni relative al sostegno di settori specifici del Programma;
- Informazioni relative al sostegno di gruppi di destinatari.

### 2.1.4.1 Informazioni relative al sostegno di zone specifiche del Programma

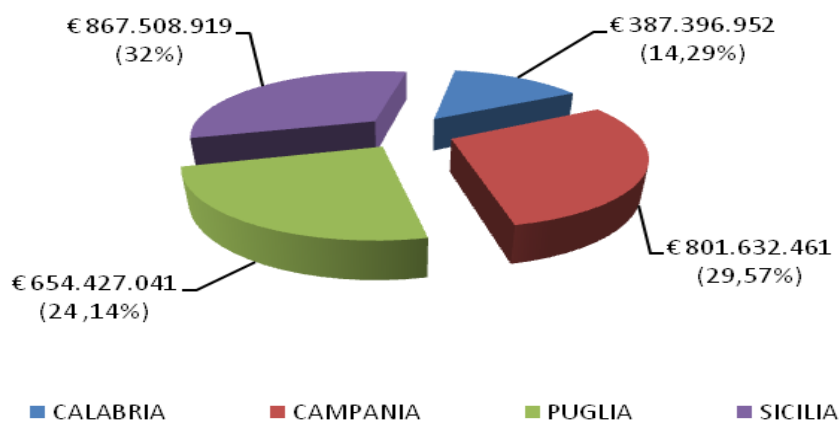
Il Programma prevede uno stanziamento di risorse finanziarie ripartito per le quattro regioni dell'area Convergenza; di tale dettaglio si dà evidenza nel Grafico n. 3, che rappresenta lo stanziamento in termini assoluti e in quota percentuale delle risorse programmate per singola regione.

Come già evidenziato nel Rapporto Annuale di Esecuzione elaborato per l'annualità 2009, si precisa che, in fase programmatoria, il profilo “regionale” degli interventi è stato considerato un elemento di “orientamento programmatico” (adottando le “chiavi di riparto” elaborate dal DPS durante la fase di conformazione del QSN)<sup>6</sup> al fine di mantenere quanto più possibile un equilibrio di investimento complessivo e, quindi, senza trascurare la necessità di tenere conto anche degli effetti generati dalla spesa su specifici ambiti territoriali. Tuttavia, il profilo della “regionalizzazione” non trova applicazione in senso stretto in ragione della valenza strategica nazionale del PON Reti e Mobilità tesa ad operare secondo una logica “di area vasta” e “di sistema”.

<sup>6</sup> Dette “chiavi di riparto”, formulate dal MiSE-DPS in ragione di criteri demografici e socioeconomici, sono state ampiamente discusse e condivise con le Regioni e hanno rappresentato la base su cui è stata elaborata l'intera architettura finanziaria del QSN 2007-2013.

Grafico n. 3

**DOTAZIONE FINANZIARIA PON  
RIPARTITA PER REGIONE**

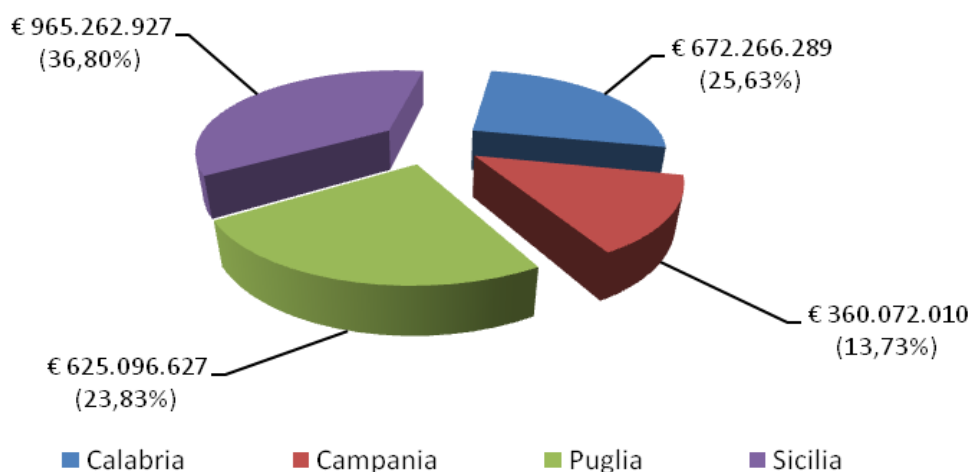


*Nota: i valori sono al netto delle risorse previste per l'Asse di Assistenza Tecnica.*

Il seguente grafico (Grafico n. 4) fornisce evidenza della ripartizione per regione delle **risorse allocate dal Programma al 31.12.2010**.

Grafico n.4

**RISORSE PON ALLOCATE PER REGIONE**



*Nota: i valori sono da considerarsi delle risorse destinate all'Asse III, al progetto PICOGE e alla Linea di Intervento I.4.1 Regimi di aiuto.*

Da un'analisi comparativa degli importi allocati rispetto alla dotazione finanziaria prevista in fase programmatoria emerge un **delta positivo per le Regioni Calabria e Sicilia** (pari, rispettivamente, all'11,34% e 4,80%) ed un **delta negativo per la Regione Campania** (pari al 16,47%); per quanto riguarda la **Regione Puglia lo scostamento** delle risorse allocate rispetto alla dotazione programmata **non risulta significativo** (0,31%).

Inoltre, con riferimento agli importi allocati al 31.12.2009, secondo quanto evidenziato nel RAE per l'annualità 2009, si rileva un incremento dell'allocazione di risorse per le Regioni Calabria e Sicilia (pari rispettivamente al 6,12% e 2,69%) a seguito dell'emanazione del IV Decreto; le Regioni Campania e Puglia presentano, di contro, un decremento delle risorse allocate nell'annualità 2010 pari a circa il 4%.

Rispetto allo stato di attuazione del Programma rappresentato nel RAE 2009, a seguito dell'emanazione del IV Decreto, sono stati ammessi a finanziamento sostanzialmente **due blocchi di progetti**: il **primo relativo a progetti ferroviari sulla linea Gioia Tauro-Taranto-Bari** e il **secondo relativo ai sistemi di trasporto intelligenti**. Per quanto riguarda le procedure attivate per la selezione dei suddetti progetti e le motivazioni poste alla base di tale "rivisitazione" del parco progetti si rimanda agli approfondimenti riportati nelle parti afferenti i singoli Assi.

#### **2.1.4.2 Informazioni relative al sostegno di settori specifici del Programma**

Nel rispetto del vincolo di cui all'art. 9, § 3, del Regolamento (CE) 1083/2006, il PON attribuisce significative quote di risorse a favore del perseguimento degli obiettivi prioritari della strategia rinnovata di Lisbona. Nella definizione dell'impianto strategico del Programma e, conseguentemente, nella ripartizione indicativa delle risorse ad esso assegnate, la strategia di Lisbona viene sostenuta destinando al conseguimento dei suoi obiettivi prioritari una quota di risorse pari a circa 15 punti percentuali superiore a quanto indicato dal Regolamento comunitario; tale percentuale si attesta, infatti, sull'ordine del 75% in luogo del 60% fissato dai termini regolamentari e del 70% stabilito dal QSN, così come riportato nella Tabella 2.5.

Le categorie di spesa che rispondono agli obiettivi di Lisbona e sulle quali si concentra tematicamente e finanziariamente la strategia del PON sono:

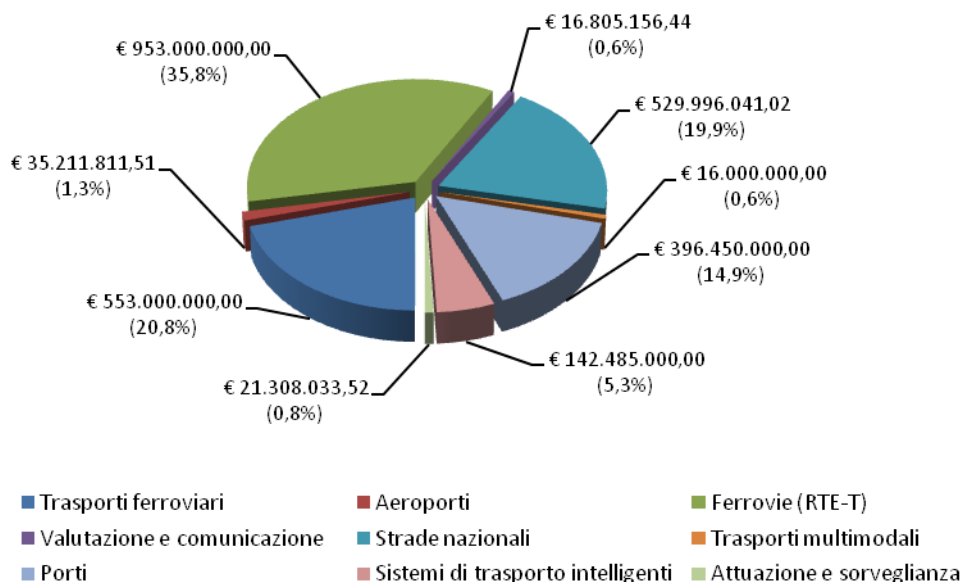
- il **trasporto ferroviario** e, in particolare, le tratte riguardanti le reti RTE-T alle quali è destinato il 34,7% della dotazione finanziaria del PON; a tale modalità di trasporto è quindi conferito un ruolo di primaria importanza, riconosciuto nella sua capacità sia di contribuire al potenziamento dell'armatura infrastrutturale delle aree Convergenza, sia di svolgere una funzione "sistemica" mettendo in rete i nodi logistici del sistema, i principali poli produttivi locali e la stessa armatura portante di trasporto e di logistica;
- il **sistema portuale**, al quale è assegnato un ruolo centrale nello sviluppo del sistema della logistica e delle Autostrade del Mare. Nello specifico, il Programma interviene prioritariamente a sostegno dello sviluppo delle infrastrutture nodali a cui agganciare le Autostrade del Mare, attraverso azioni di potenziamento e realizzazione di opere nei singoli scali e di adeguamento della rete dei terminali di cabotaggio. Tali azioni si accompagnano ad interventi di completamento, consolidamento e messa in sicurezza, con particolare riguardo ai principali nodi di transhipment localizzati in area Convergenza.

Alla centralità di tali interventi fanno da cornice azioni rivolte all'**intermodalità** e alla creazione e al potenziamento di **sistemi informativi** di controllo e gestione del traffico merci, sia marittimo che ferroviario ed aereo.

Di seguito (Grafico n. 5) si fornisce la rappresentazione grafica delle risorse allocate a seguito dell'emanazione del IV Decreto, suddivise per tema prioritario.

Grafico n.5

### RISORSE ALLOCATE PER TEMA PRIORITARIO



Nelle Tabelle 2.3 e 2.4 è invece fornito il dettaglio delle progettualità ammesse a finanziamento tramite il **Decreto prot. n. 10288 del 27.09.2010** (IV Decreto) nell'ambito degli Assi I e II con relativa e tema prioritario e regione di riferimento.

**Tabella 2.3 – Progetti selezionati nell'Asse I**

<i>Asse I. Attraverso questo Asse il Programma promuove lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale, in particolare operando sullo sviluppo delle Autostrade del Mare (Corridoio 21) e del corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" (Corridoio I).</i>						
Ob. Oper.	LdI	Titolo intervento	Importo	Tema prioritario		Regione
				Codice	Descrizione	
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	65.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Calabria
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE (Sotto Stazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento delle SSE di Sambiaso e Gallico	20.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Calabria
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Velocizzazione e miglioramento sagoma per trasporto intermodale, potenziamento e messa a modulo delle stazioni	43.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Calabria
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	18.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Calabria

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

**Asse I.** Attraverso questo Asse il Programma promuove lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale, in particolare operando sullo sviluppo delle Autostrade del Mare (Corridoio 21) e del corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" (Corridoio I).

Ob. Oper.	LdI	Titolo intervento	Importo	Tema prioritario		Regione
				Codice	Descrizione	
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Realizzazione a Reggio Calabria del DCO intero compartimento con fabbricato DCO-DOTE	20.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Calabria
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	34.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Calabria
I.1	I.1.1.	Variante linea Cancellò - Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC	101.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Campania
I.1	I.1.1.	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	135.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Sicilia
I.1	I.1.1.	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastro	333.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Sicilia
I.1	I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: tratte Praia Ajeta - Reggio Calabria C.le; Sibari - Reggio Calabria C.le; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	28.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Calabria
I.1	I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: Nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	37.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Campania
I.1	I.1.1.	SCC Nodo di Palermo	16.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Sicilia
I.1	I.1.1.	SCC Fiumetorto-Messina	15.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Sicilia
I.1	I.1.2	Porto di Brindisi - Completamento banchina di Costa Morena est	20.000.000,00	30	Porti	Puglia
I.1	I.1.2	Porto di Napoli - Nuovo scalo e collegamenti ferroviari del terminal di Levante del porto di Napoli e adeguamenti dei collegamenti stradali	17.500.000,00	30	Porti	Campania
I.1	I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest	146.600.000,00	30	Porti	Campania
I.1	I.1.2	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	35.000.000,00	30	Porti	Puglia
I.1	I.1.2	HUB Portuale di Augusta	85.000.000,00	30	Porti	Sicilia
I.1	I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettificazione delle banchine Vespri e Colapesce (progetto "a cavallo")	11.400.000,00	30	Porti	Sicilia
I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	20.000.000,00	30	Porti	Calabria
I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	20.000.000,00	30	Porti	Calabria
I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	8.980.000,00	30	Porti	Calabria

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

**Asse I.** Attraverso questo Asse il Programma promuove lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale, in particolare operando sullo sviluppo delle Autostrade del Mare (Corridoio 21) e del corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" (Corridoio I).

Ob. Oper.	LdI	Titolo intervento	Importo	Tema prioritario		Regione
				Codice	Descrizione	
I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante del tratto "D" e realizzazione della terza via di corsa	25.000.000,00	30	Porti	Calabria
I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali	6.970.000,00	30	Porti	Calabria
I.2	I.2.1	Aeroporto di Palermo: Ampliamento piazzale aeromobili	20.784.957,81	29	Aeroporti	Sicilia
I.2	I.2.2	Fascio di binari di presa e consegna Interporto di Bari	16.000.000,00	26	Trasporti multimodali	Puglia
I.3	I.3.1	Piattaforma telematica integrata per il controllo e la gestione delle merci pericolose (PICOGE MP)	3.445.000,00	28	Sistemi di trasporto Intelligenti	MIT
I.3	I.3.1	UIRNET Realizzazione modulo HW/SW base per le piattaforme regionali Uirnet e relativa sperimentazione pilota	3.040.000,00	28	Sistemi di trasporto Intelligenti	MIT
I.3	I.3.1	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II fase I)	3.000.000,00	28	Sistemi di trasporto Intelligenti	Regione Puglia
I.3	I.3.1	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II fase II)	2.000.000,00	28	Sistemi di trasporto Intelligenti	Regione Puglia
I.3	I.3.1	SIMMEC (Sistema Intermodale di monitoraggio merci pericolose della Calabria) Fase I	3.000.000,00	28	Sistemi di trasporto Intelligenti	Regione Calabria
I.3	I.3.1	SIMMEC (Sistema Intermodale di monitoraggio merci pericolose della Calabria) Fase II	2.000.000,00	28	Sistemi di trasporto Intelligenti	Regione Calabria

**Tabella 2.4 – Progetti selezionati nell’Asse II**

**Asse II.** L’Asse indirizza la propria strategia verso il potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell’armatura logistica delle aree Convergenza, dando priorità al collegamento tra Corridoio I e Corridoio 21 e ai collegamenti di primo livello tra i suddetti corridoi e i principali poli logistici e produttivi.

Ob. Oper.	LdI	Titolo intervento	Importo	Tema prioritario		Regione
				Codice	Descrizione	
II.1	II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: nodo di Bari tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto	46.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Puglia
II.1	II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo - Messina e Messina - Siracusa, Tratta Trapani - Palermo	42.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)	Sicilia

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

**Asse II.** L'Asse indirizza la propria strategia verso il potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza, dando priorità al collegamento tra Corridoio I e Corridoio 21 e ai collegamenti di primo livello tra i suddetti corridoi e i principali poli logistici e produttivi.

Ob. Oper.	LdI	Titolo intervento	Importo	Tema prioritario		Regione
				Codice	Descrizione	
II.1	II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	76.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Sicilia
II.1	II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	36.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Puglia
II.1	II.1.1	Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	29.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Puglia
II.1	II.1.1	Intervento "Linea veloce Palermo-Catania"	20.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Sicilia
II.1	II.1.1	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	26.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Calabria
II.1	II.1.1	Nodo di Catania (Catania Ognina-Catania Centrale)	35.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Sicilia
II.1	II.1.1	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	49.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Campania
II.1	II.1.1	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	153.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Calabria
II.1	II.1.1	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	129.000.000,00	16	Trasporti ferroviari	Puglia
II.1	II.1.2	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	179.316.288,68	22	Strade nazionali	Calabria
II.1	II.1.2	S.S.N. 100 di Gioia del Colle, Tronco: Bari-Taranto - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500	36.259.717,20	22	Strade nazionali	Puglia
II.1	II.1.2	"S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle" e "Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: II stralcio dal km 84+154 al km 94+040"	207.342.066,31	22	Strade nazionali	Puglia
II.1	II.1.2	S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT. Tronco Svincolo Regalsemi - innesto SS n. 117 bis. Lotto unico	107.077.968,83	22	Strade nazionali	Sicilia
II.2	II.2.1	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	47.000.000,00	28	Sistemi di trasporto intelligenti	Sicilia
II.2	II.2.1	SCC Bari - Taranto	27.000.000,00	28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia

**Asse II.** L'Asse indirizza la propria strategia verso il potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza, dando priorità al collegamento tra Corridoio I e Corridoio 21 e ai collegamenti di primo livello tra i suddetti corridoi e i principali poli logistici e produttivi.

Ob. Oper.	LdI	Titolo intervento	Importo	Tema prioritario		Regione
				Codice	Descrizione	
II.2	II.2.1	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	30.000.000,00	28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
II.2	II.2.1	SCC Messina Siracusa	22.000.000,00	28	Sistemi di trasporto intelligenti	Sicilia
II.2	II.2.4	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	8.972.010,00	29	Aeroporti	Campania
II.2	II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi. Programma di potenziamento TBT VFR	1.636.319,00	29	Aeroporti	Puglia
II.2	II.2.4	Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET	3.818.524,70	29	Aeroporti	Puglia

#### 2.1.4.3 Informazioni relative al sostegno di gruppi di destinatari

Con specifico riferimento ai gruppi di destinatari degli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità, nel corso del 2010 è stata posta in essere una serie di attività di analisi della domanda territoriale propedeutica all'attivazione della **Linea di intervento I.4.1. "Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche"**.

La Linea di Intervento in oggetto sarà finalizzata all'erogazione di aiuti a favore di soggetti privati che operano nel settore della logistica delle merci e aventi a riferimento i nodi logistici di rilevanza sovra regionale. A tal fine, nel corso dell'annualità 2010 è stato strutturato un percorso di coinvolgimento degli operatori della logistica del settore privato attraverso specifici incontri sul territorio. I "tavoli sulla logistica" si sono svolti con gli operatori della Regione Puglia a Bari il 9 giugno 2010, della Regione Campania a Napoli il 22 settembre 2010, della Regione Calabria a Lamezia Terme il 16 novembre 2010 e della Regione Siciliana a Termini Imerese il 30 novembre 2010.

Attraverso la Linea di Intervento I.4.1 saranno promosse azioni di sostegno alle imprese finalizzate a incrementare l'integrazione delle infrastrutture e sviluppare l'intermodalità nel segmento del trasporto merci. Seppur con un importo limitato rispetto alla dotazione totale del Programma, la Linea di Intervento intende contribuire al conseguimento degli obiettivi generali del Programma incidendo su due differenti ambiti di intervento:

- potenziamento della dotazione infrastrutturale attraverso investimenti materiali volti a favorire l'attrezzaggio delle aree e l'adeguamento delle strutture già esistenti anche in una logica tesa a verificare e valorizzare le prestazioni ambientali degli insediamenti logistici (biodiversità, certificazione energetica degli edifici, registrazione EMAS);
- rafforzamento degli aspetti legati alla governance del sistema (strategia nazionale, autonomia dei soggetti, regolamentazione fiscale, ecc.) attraverso l'attivazione di forme di sostegno finalizzate ad una migliore organizzazione dei servizi connessi ai nodi logistici di rilevanza sovra regionale (acquisizione di servizi per favorire l'incremento dei flussi di traffico navale e ferroviario su determinate tratte).

Partendo dalle criticità rilevate nel corso dei tavoli territoriali è emersa anche la necessità di contribuire alla risoluzione di:



- problemi connessi alle caratteristiche del tessuto imprenditoriale (tessuto industriale costituito prevalentemente da PMI, bassa percentuale di outsourcing, trasporto "in conto proprio", prevalenza della vendita "franco-fabbrica", scarso utilizzo di tecnologie ICT);
- criticità dovute alla "dispersione territoriale" degli investimenti sul sistema logistico.

#### 2.1.5 Sostegno restituito o riutilizzato

Al 31.12.2010 non vi sono informazioni da fornire in merito alla restituzione o al riutilizzo di contributi in applicazione dell'art. 57 e dell'art. 98 § 2 del REG. CE 1083/2006.

#### 2.1.6 Analisi qualitativa

Al 31.12.2010 i dati a disposizione dell'Amministrazione non consentono di effettuare delle valutazioni basate sul popolamento di indicatori di avanzamento fisico del Programma. Tuttavia, anche per il 2010 è possibile affermare che il processo di implementazione del PON Reti e Mobilità è caratterizzato da un elevato profilo di coerenza tanto con "*Linee guida integrate per la strategia di Lisbona*" quanto con il "*Piano per l'Innovazione, la Crescita e l'Occupazione*" (PICO), che definisce, a livello nazionale, le 24 linee di intervento finalizzate al rilancio della Strategia di Lisbona.

Nello specifico, il PON contribuisce a promuovere iniziative fortemente connesse alla priorità 4 "*Adeguamento delle infrastrutture materiali e immateriali*" e alla priorità 5 "*Tutela ambientale*" del PICO, perseguendo i seguenti obiettivi:

- creazione o completamento di reti infrastrutturali per i collegamenti interni, intraeuropei e internazionali, con un particolare impegno nella realizzazione delle Autostrade del Mare;
- attuazione della "politica di coesione europea" volta a ridurre le disparità economiche tra le aree interne all'Unione, con particolare attenzione al Mezzogiorno d'Italia;
- riduzione dei gas serra, favorendo l'intermodalità e il riequilibrio modale.

Tale approccio risulta evidente dall'analisi dell'elenco dei 54 progetti ammissibili a finanziamento a valere sugli Assi I e II del PON Reti e Mobilità, così come individuati dal IV Decreto emanato dall'Autorità di Gestione (prot. n. 10288 del 27.09.2010).

Dei 54 interventi selezionati al 31.12.2010 (al netto, quindi, dei progetti rientranti nell'Asse III), **29** (il 54%) sono progetti che sviluppano e/o potenziano il trasporto merci su ferro, **10** (il 19%) quelli che agiscono nell'ambito dell'accrescimento e/o consolidamento delle Autostrade del Mare e **6** (l'11%) sono progetti afferenti il campo dell'ITS.

Si tratta, com'è facilmente rilevabile, di un approccio che garantisce, da un lato, lo sviluppo di un'armatura infrastrutturale che contribuisce a ridurre il *gap* delle regioni Convergenza rispetto al resto del Paese e con l'Europa e, dall'altro, un elevato livello di **sostenibilità ambientale** del Programma capace di contrastare e attenuare i potenziali impatti negativi sull'ambiente attraverso il trasferimento di quota consistente del trasporto merci, attualmente su gomma, sulla rete ferroviaria e sulle Autostrade del Mare, con una chiara riduzione – tra l'altro – delle emissioni dei gas serra.

In particolare, per quanto concerne il livello di sostenibilità ambientale e come richiesto dalla Nota prot. n. REGIO.G.3 FdR/ D(2010) 850476 del 14.09.2010, la tabella seguente (Tabella 2.5) mette in evidenza le quote di risorse destinate al perseguimento degli obiettivi prioritari della strategia rinnovata di Lisbona con riferimento alla definizione dell'impianto strategico del Programma ed all'allocatione delle risorse al 31.12.2010; in particolare, la colonna afferente all'importo percentuale programmato riporta la **ripartizione indicativa programmata** delle risorse assegnate per ogni categoria di spesa (dotazione finanziaria PON); mentre la colonna


relativa all'Importo percentuale di risorse allocate evidenzia la **ripartizione effettiva** delle risorse per ciascuna categoria (risorse allocate PON).

**Tabella 2.5 - Codificazione per "temi prioritari" - Ripartizione percentuale delle risorse programmate e allocate dal PON al 31.12.2010**

Codice	Temi prioritari - Descrizione	Importo percentuale programmato	Importo percentuale allocato
16	Trasporti ferroviari	21,6%	20,8%
17	Ferrovie (RTE-T)	34,7%	35,8%
20	Autostrade	0,7%	-
21	Autostrade (RTE-T)	2,5%	-
22	Strade nazionali	17,1%	19,9%
26	Trasporti multimodali	2,3%	0,6%
28	Sistemi di trasporto intelligenti	3,0%	5,3%
29	Aeroporti	3,0%	1,3%
30	Porti	13,7%	14,9%
85	Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	0,8%	0,8%
86	Valutazione e studi; informazione e comunicazione	0,6%	0,6%
<b>TOTALE RISORSE</b>		<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Earmarking risorse FESR - Art. 9, § 3, Reg. CE 1083/2006</b>		<b>81,5%</b>	<b>78,70%</b>
<b>Earmarking risorse FESR - § III.1 QSN 2007-2013</b>		<b>75,3%</b>	<b>77,40%</b>

Legenda:

 Earmarking - Categorie di spesa ex All. IV del Reg. CE 1083/2006 per Obiettivo Convergenza (art. 9, § 3)

 Earmarking - Modalità di trasporto sostenibili per obiettivo specifico 6.1.1 del QSN 2007-2013 (§ III.1)

Dai dati sopra rappresentati emerge che allo stato attuale il PON attribuisce una quota di risorse superiore (pari a circa 2 punti percentuali) rispetto a quanto programmato, con riferimento alla quota Earmarking da QSN, a favore del perseguimento degli obiettivi prioritari della strategia rinnovata di Lisbona.

Con riferimento alle categorie di spesa rispondenti agli obiettivi di Lisbona e sulle quali si concentra tematicamente e finanziariamente la strategia del PON, si rileva che per il **trasporto ferroviario** il monte risorse assegnate si attesta su importi molto prossimi a quelli programmati; per quanto concerne il **sistema portuale**, il Programma ha allocato, invece, un surplus di risorse pari all'1,2% rispetto a quanto definito in fase di programmazione. Anche per quanto concerne il finanziamento di interventi relativi ai **sistemi di trasporto intelligenti** si rileva una quota di risorse assegnate superiore al programmato (delta positivo pari al 2,4%), mentre si rileva uno scostamento in negativo nell'allocazione di risorse a valere sulle Linee di Intervento finalizzate allo **sviluppo dei trasporti multimodali** (pari all'1,7%).

## 2.2 RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO

Nel marzo 2010 si è svolto un seminario formativo in materia di **"Appalti Pubblici (servizi, lavori e forniture)"** rivolto al personale interno coinvolto nell'attuazione e gestione del PON.

Successivamente, anche a seguito delle sollecitazioni raccolte in quella sede, con Nota prot. n. 9712 del 13.09.2010 l'Autorità di Gestione ha trasmesso a tutti i Beneficiari opportuni

orientamenti in merito alla normativa applicabile in materia di Appalti pubblici, Aiuti di Stato, Pari Opportunità e Norme ambientali secondo quanto previsto dal Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.) del Programma Reti e Mobilità 2007-2013 (approvato dalla Commissione Europea in data 09.12.2009 con Nota prot. n. 011528).

Per quanto attiene al rispetto della normativa sugli appalti pubblici si è provveduto ad analizzare casi ed esperienze precedenti e a fornire, nell'ambito dei predetti orientamenti, indicazioni sull'erroneità di alcuni criteri di valutazione e sulla mancata conformità alla normativa comunitaria di bandi e avvisi pubblici. In particolare, allo scopo di prevenire l'apertura di procedure di infrazione da parte della Commissione Europea e/o eventuali controversie giudiziarie dinanzi alla Corte di Giustizia della Comunità Europea, sono state trattate le principali contestazioni in materia di appalti pubblici in genere rilevate nei rapporti di audit e le criticità maggiormente ricorrenti in caso di procedure di aggiudicazione di appalti pubblici, di aiuti di stato, in materia di pari opportunità e ambientale.

Al 31.12.2010 per quanto concerne le Politiche europee in materia di concorrenza, ambiente e pari opportunità non si rilevano problemi con riferimento al rispetto della normativa comunitaria.

### 2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI

I progetti di cui sono stati riscontrati ritardi procedurali rispetto ai tempi previsti dal PON sono la "Variante Cannello-Napoli" e il "Nodo ferroviario di Bari". Per tali interventi sono stati attivati specifici approfondimenti nel corso di incontri con il Beneficiario e l'Amministrazione regionale di competenza, volti a far emergere le cause delle criticità rilevate (per i dettagli cfr. § 2.6); constatata l'impossibilità di rimuovere tali cause, si è provveduto alla rimodulazione finanziaria del primo intervento e al definanziamento del secondo.

Alla data di predisposizione del presente Rapporto si evidenzia che **è in corso un processo di revisione del Si.Ge.Co.** ed è prevista la stesura della **nuova versione del Manuale Operativo** allo scopo di fornire strumenti più efficaci ed efficienti per affrontare le problematiche emerse nell'attuazione Programma e le criticità evidenziate dai diversi *auditors*.

Nel periodo di riferimento il Programma è stato oggetto di attività di auditing svolte da parte dei competenti organismi nazionali e comunitari:

- Corte dei Conti Europea, nel periodo 5-15 luglio 2010;
- Commissione Europea, dal 25 al 29 ottobre 2010;
- Autorità di Audit, nei mesi di febbraio e giugno 2010.

In particolare, di seguito si dà evidenza, per macroaree, delle principali tematiche oggetto di osservazione da parte dei vari organi di controllo.

Si rimanda all'Allegato 7 "*Problemi significativi riscontrati dai vari organi di controllo e relative azioni correttive poste in essere*" per una più puntuale illustrazione dei rilievi eccepiti e delle controdeduzioni/misure correttive adottate dall'Autorità di Gestione e/o dall'Autorità di Certificazione.

#### **Audit della Corte dei Conti Europea**

A seguito della missione di Audit svolta dalla Corte dei Conti Europea nel periodo compreso tra il 5 ed il 16 luglio 2010, sono stati rilevati e successivamente comunicati con nota prot. OP2007IT161PO005, **due errori quantificabili come gravi** riguardanti:

- L'applicazione non corretta dei criteri di aggiudicazione per il Progetto "Porto di Messina: ampliamento delle banchine di Vespri e Colapesce";

- La violazione del principio di non discriminazione per il progetto "Linea Palermo-Messina e linea Palermo -Trapani: SCMT – Sottosistema "Terra Sicilia".

L'Autorità di Gestione e l'Autorità di Certificazione hanno fornito alla Corte dei Conti Europea le proprie controdeduzioni alle constatazioni preliminari espresse dagli auditors, con nota prot. n. 2393 del 15.03.2011. Tuttavia la conclusione della procedura in oggetto sarà esposta all'interno del prossimo Rapporto Annuale di Esecuzione, in quanto alla data di predisposizione del presente documento non risulta ancora conclusa la fase di contraddittorio.

Per quanto attiene a una più ampia descrizione della totalità degli errori riscontrati dalla Corte, e dalle conseguenti misure correttive adottate dall'AdG, si rimanda all'Allegato 7.

#### **Audit della Commissione Europea**

In seguito alla missione di Audit del 25-29 ottobre 2010, la Commissione Europea ha riscontrato, e segnalato con nota prot. n. REGIO J.3/MB/ek D(2010)1056086 dell'11.01.2011, le seguenti macro-categorie di criticità:

- Rilievi relativi alla strutturazione e all'attuazione della strategia di audit;
- Modalità di selezione e valutazione degli interventi;
- Modalità di garanzia del rispetto del principio di addizionalità;
- Affidabilità delle procedure di Controllo di primo livello.

Si segnala inoltre che la CE, a seguito degli esiti della suesposta missione e dell'analisi condotta sul Rapporto Annuale di Controllo del 2010 per il Programma Operativo, nonché in considerazione di quanto rilevato dalla ECA a seguito della missione di cui sopra, ha individuato carenze significative nel funzionamento dei sistemi di gestione e controllo tali da giustificare un'interruzione dei termini di pagamento dal 16.02.2011. Tale ambito sarà oggetto di descrizione all'interno del prossimo RAE.

Per quanto attiene a una più ampia descrizione della totalità degli errori riscontrati dalla CE si rimanda all'Allegato 7.

#### **Audit di II livello (Autorità di Audit)**

Per quanto attiene alle attività ispettive svolte, a più riprese, dall'Autorità di Audit nel corso dell'anno 2010, si rileva che esse possono essere suddivise in due macrocategorie:

1. Verifiche di sistema:
  - System Audit sull'Autorità di Gestione;
  - System Audit sull'Autorità di Certificazione.
2. Verifiche sulle singole operazioni:
  - AP di Messina: ampliamento delle banchine di Vespri e Colapesce;
  - Asse III: Collaborazioni di supporto alle attività di gestione, selezione e verifica degli interventi nell'ambito del PON Reti e Mobilità;
  - Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: Puglia;
  - Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: Calabria.

Per quanto attiene a una più ampia descrizione della totalità degli errori riscontrati dalla Autorità di Audit, con evidenza dei rapporti provvisori, successive controdeduzioni, rapporti definitivi e follow up, nel corso dell'anno 2010, si rimanda all'Allegato 7.

## 2.4 MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE

Nel corso del 2010 non sono intervenute modifiche con riferimento all'individuazione di Organismi Intermedi o di altri soggetti incaricati dell'attuazione di specifiche Linee di Intervento del PON. Un Organismo Intermedio è stato invece formalmente individuato in ENAC nei primi mesi del 2011, con sottoscrizione della relativa Convenzione in data 19.04.2011.

Diversamente, come già evidenziato nel Rapporto Annuale di Esecuzione al 31 dicembre 2009, per quanto concerne modifiche significative in ambito attuativo si registrano due fattori che, pur senza essere direttamente connessi al contributo del Programma, hanno avuto impatti sulla sua attuazione e gestione:

- un elemento di natura strutturale, ossia la crisi economica globale esplosa nel 2008;
- un elemento a livello nazionale, ossia l'introduzione di alcune disposizioni legislative concernenti l'utilizzo delle risorse per lo sviluppo delle aree sottoutilizzate.

Tali elementi permangono di stretta attualità sia per il protrarsi dei loro effetti sia per il sopraggiungere di ulteriori sviluppi.

Per tale motivo, e anche per accogliere le richieste della Commissione (cfr. Nota prot. n. REGIO.G.3 FdR/ D(2010) 850476 del 14.09.2010) di fornire ulteriori elementi esplicativi nell'ambito del presente RAE, si propongono nel seguito alcuni sintetici dati volti a delineare meglio lo sviluppo dei due fenomeni.

### *L'impatto della crisi sul settore dei trasporti*

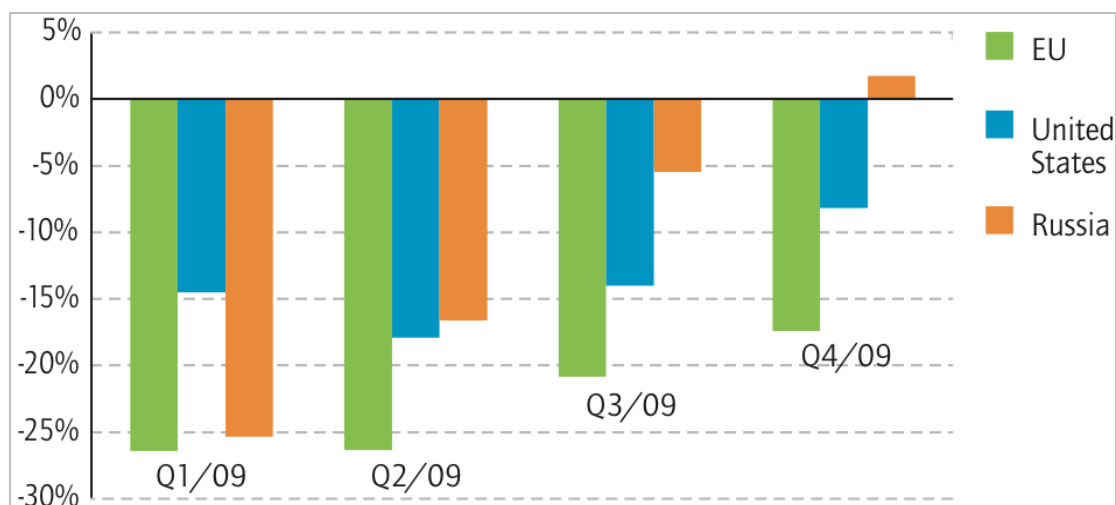
Per meglio comprendere quale sia stato l'impatto della crisi economico-finanziaria è utile ricordare il ruolo rilevante nell'economia dell'Europa a 27 svolto dal settore dei servizi di trasporto che, nel 2005, con circa 380 miliardi di Euro di valore aggiunto e quasi 9 milioni di occupati, contribuiva per quasi il 7% (in termini sia di valore aggiunto sia di occupazione) rispetto al totale delle imprese non legate al settore finanziario. In un decennio, tra il 1995 e il 2006, il totale dei beni trasportati è cresciuto a una media del 2,8% annuo passando da 3.060 miliardi di t-km a 4.140.

La crisi economica mondiale che ha cominciato a manifestarsi nei primi mesi del 2008 ha inevitabilmente prodotto pesanti effetti negativi anche sul settore dei trasporti, introducendo un elemento di forte rottura nelle previsioni di crescita precedentemente formulate. Nel seguito si riportano alcuni dati e analisi sull'evoluzione della crisi e dei suoi effetti sul settore del trasporto merci. Ciò con particolare attenzione al trasporto su rotaia data la sua rilevanza in relazione al peso che gli interventi ferroviari hanno sulla realizzazione della strategia del Programma.

Nel 2009 il PIL mondiale ha registrato una variazione negativa del 2,3%, mentre il dato dell'Unione Europea si è attestato sul -4,2%. Il carattere globale della crisi ha prodotto una caduta nel volume degli scambi pari al 12% testimoniato da un calo del traffico mondiale di container del 26%. In Europa il volume di merci trasportate su rotaia e su gomma è sceso rispettivamente del 23% e del 21%. L'analisi dell'andamento trimestrale delle t-km trasportate su ferrovia mostra una progressiva ripresa verso la fine del 2009 che, per quanto riguarda la situazione europea, si traduce solo in un contenimento del calo che da oltre il 25% dei primi due trimestri si riporta tra il 15% e il 20% nella seconda metà dell'anno.

**Grafico n.6**

**Tkm trasportate su ferrovia nel 2009 in EU, Russia e Stati Uniti (variazione % rispetto trimestre 2008)**

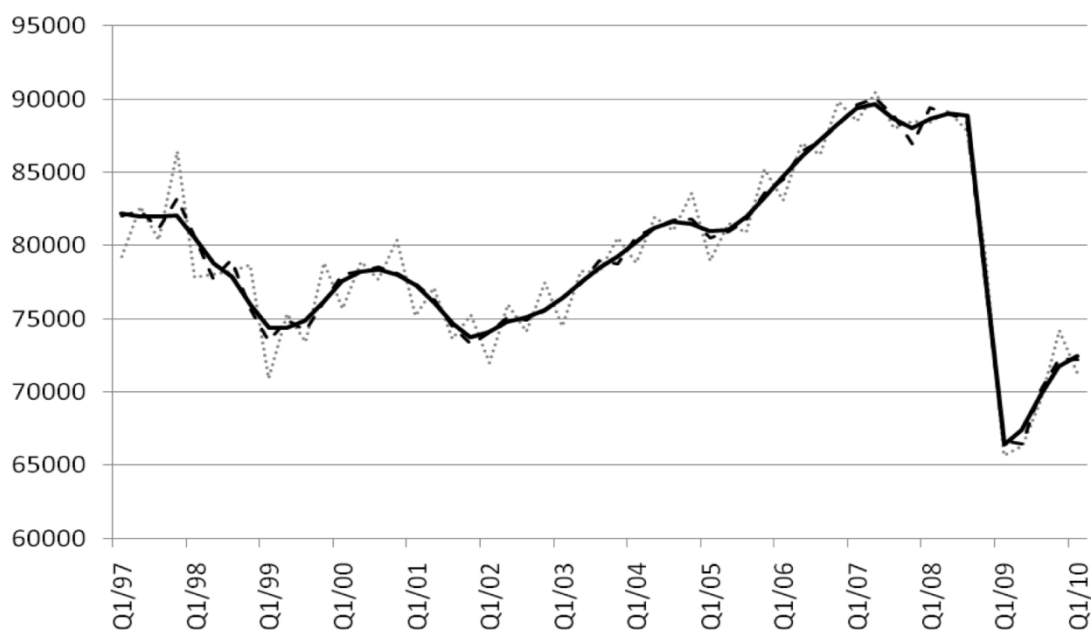


Fonte: OECD, Key Transport Statistics 2009

Il quadro riepilogativo riguardante il volume di merci trasportate su rotaia in Europa tra il 1997 e il 2010 mostra chiaramente la rottura intervenuta tra il 2008 e il 2009 con la crisi economica nel trend evolutivo di progressiva crescita riguardante l'ultimo decennio.

**Grafico n.7**

**Merchi trasportate su ferrovia in EU, 1997-2010 (milioni di tkm)**



Fonte: ITF-OECD, Quarterly brief

Con riferimento al traffico intermodale domestico, nel dettaglio sulla variazione 2009/2007 di tonnellate trasportate nei singoli paesi membri emerge un calo nelle tonnellate trasportate in Italia che si avvicina al 40%. Ciò anche a causa di un considerevole aumento dei prezzi - che, comparati

a livello europeo, erano eccezionalmente bassi - e di una ancor più elevata competizione da parte degli operatori dell'autotrasporto conseguente alla caduta generale dei volumi dovuta alla crisi.

### Grafico n.8

#### Trasporto intermodale domestico in Europa per stato membro: 2005, 2007, 2009 (t)

Country	Transport volume (Tonnes)			Percentage change	
	2005	2007	2009	2009/2007	2009/2005
Austria	3.120.000	4.893.100	4.596.400	-6,1%	47,3%
Belgium	4.429.000	5.860.000	7.760.400	32,4%	75,2%
Czech Republic	465.000	913.000	1.145.000	25,4%	146,2%
Finland	2.569.000	656.800	981.000	49,4%	-61,8%
France	5.637.000	4.924.000	4.537.500	-7,8%	-19,5%
Germany	19.652.000	26.665.000	25.368.000	-4,9%	29,1%
Hungary	107.500	50.100	12.750	-74,6%	-88,1%
Ireland	-	-	70.000	n.a.	n.a.
Italy	13.197.000	15.281.000	9.753.700	-36,2%	-26,1%
Netherlands	2.450.000	3.540.400	3.551.000	0,3%	44,9%
Norway	3.885.000	4.462.000	5.411.000	21,3%	39,3%
Poland	1.310.000	669.700	528.300	-21,1%	-59,7%
Portugal	1.545.000	1.703.300	1.509.000	-11,4%	-2,3%
Romania	3.805.000	2.966.000	1.602.000	-46,0%	-57,9%
Slovakia	28.000	44.100	73.850	67,5%	163,8%
Slovenia	149.000	348.700	360.400	3,4%	141,9%
Spain	1.100.000	5.218.000	4.098.150	-21,5%	272,6%
Sweden	5.475.000	6.047.000	5.441.000	-10,0%	-0,6%
Switzerland	3.122.000	3.180.000	3.130.000	-1,6%	0,3%
Turkey	-	-	18.900	n.a.	n.a.
United Kingdom	8.768.000	11.940.000	12.778.950	7,0%	45,7%
<b>Total</b>	<b>80.813.500</b>	<b>99.362.200</b>	<b>92.727.300</b>	<b>-6,7%</b>	<b>14,7%</b>

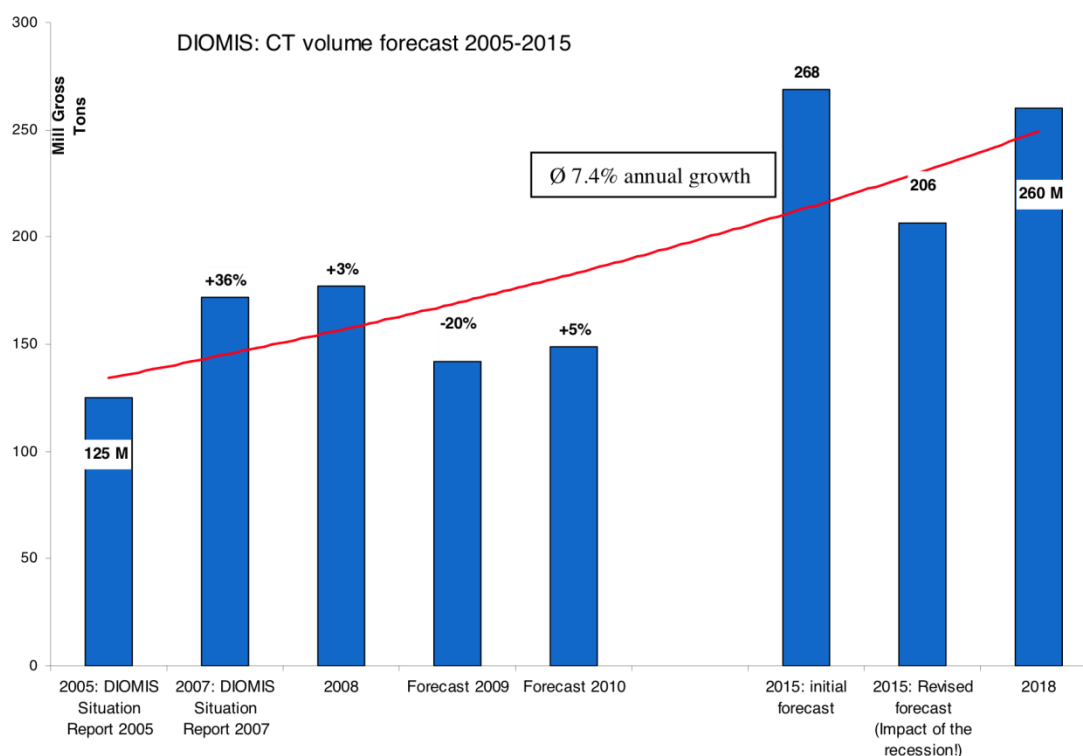
Fonte: UIC, 2010 Report on Combined Transport in Europe

I dati di fine 2009 e del 2010 mostrano segnali di ripresa tali da far ritenere che le previsioni formulate prima della crisi verranno comunque raggiunte, pur con qualche anno di ritardo.



**Grafico n. 9**

**Trasporto combinato in Europa: revisione delle previsioni di crescita formulate prima della crisi**



Fonte: UIC, Press Release N°38 / 2010

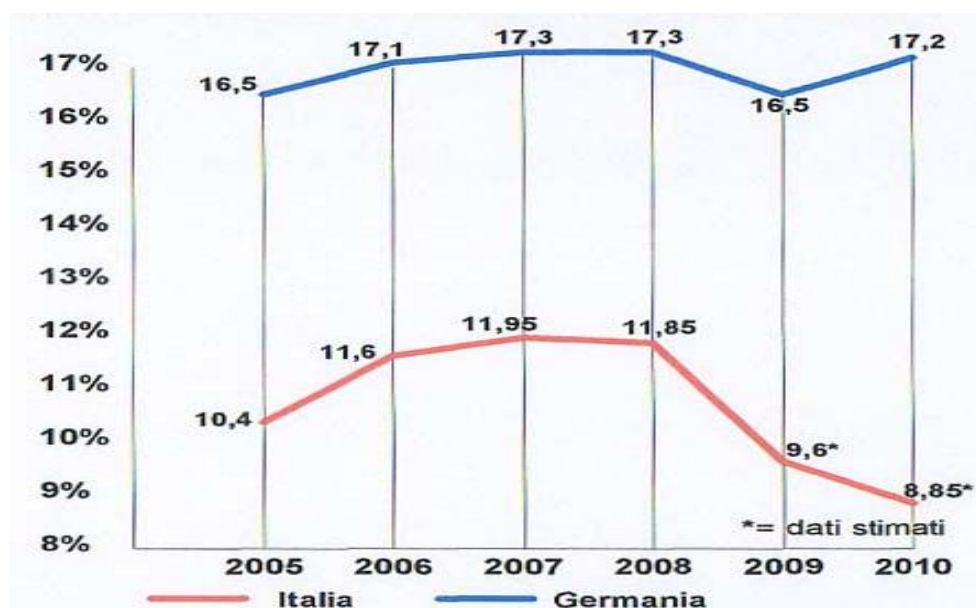
A livello nazionale, i dati del traffico merci contenuti nella Nota Congiunturale Confetra del II Semestre 2010 confermano la ripresa economica mondiale. Si registra infatti una ripartenza del trasporto su gomma (+2% a livello nazionale, +8% l'internazionale a carico completo e +6% il collettame), una significativa ripresa per il trasporto marittimo (+9%) e una crescita decisamente sostenuta per il comparto aereo (+18%). Per quanto riguarda il trasporto su rotaia il dato è invece ancora negativo, registrando da gennaio a settembre del 2010 un calo del 10,8% delle t-km movimentate rispetto al 2009.

Il dato divergente rispetto alle altre economie europee fa supporre che la crisi del trasporto ferroviario di merci in Italia non sia più solamente imputabile agli effetti della crisi economico-finanziaria, ma vada ricercata anche nei profondi cambiamenti in atto nel settore e soprattutto nelle incertezze riguardanti il principale operatore ferroviario nazionale: l'incumbent FS e la sua Divisione Cargo.



Grafico n.10

Quote di mercato trasporto merci su rotaia: confronto Germania – Italia 2005-2010



Fonte: [www.intermodale24-rail.net](http://www.intermodale24-rail.net)

#### L'evoluzione del quadro legislativo

Il precedente Rapporto individuava nelle disposizioni legislative in materia di "Concentrazione strategica degli interventi del Fondo per le aree sottoutilizzate" (art. 6 della Legge 133/2008 e successive delibere CIPE) un fattore rilevante di modifica del quadro normativo con riferimento all'attuazione del PON.

Le riduzioni intervenute a carico del Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) hanno interessato le dotazioni finanziarie per i periodi di programmazione 2000-2006 e 2007-2013, imponendo una concentrazione delle risorse su un numero molto ristretto di interventi prioritari/strategici. Tali provvedimenti hanno di fatto determinato l'eliminazione del Programma Attuativo Nazionale (PAN) Mezzogiorno "Reti e Servizi per la mobilità" – secondo pilastro della Politica Regionale Unitaria per quanto atteneva alla realizzazione di investimenti in infrastrutture di interesse nazionale nel meridione – prevedendo tuttavia l'istituzione e successiva assegnazione di risorse a un "fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese". In ragione dei dispositivi introdotti dal QSN per garantire una più elevata coerenza con i principi di addizionalità – che limitano la possibilità di rendicontare sul PON i soli progetti inclusi nella Politica Regionale Unitaria – l'eliminazione del Programma Nazionale FAS può costituire un fattore di criticità all'emergere di ostacoli nell'avanzamento degli interventi attualmente ammessi a finanziamento.

Nel corso del 2010, alcuni provvedimenti governativi, approvati ma non ancora in vigore, hanno inteso dare seguito a tale quadro, ponendo le basi per la ricognizione e l'individuazione degli interventi infrastrutturali ove concentrare i finanziamenti – provenienti anche dalle attività di riprogrammazione – della politica di coesione territoriale. In particolare, il Decreto Interministeriale del 26 novembre 2010 relativo alla perequazione infrastrutturale definisce le modalità e metodologie di calcolo per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali, stabilendo che "la ricognizione e l'individuazione degli interventi infrastrutturali sono mirate al recupero del

*deficit infrastrutturale del Paese [...] e sono attuate in coerenza con l'azione strutturale a sostegno delle aree sottoutilizzate per la rimozione degli squilibri economici e sociali mediante risorse aggiuntive".*

Il Piano Nazionale per il Sud (PNS), approvato il 6 dicembre 2010, individua tre priorità strategiche di sviluppo – a cui se ne affiancano cinque di carattere orizzontale – su cui misurare i progressi strutturali di miglioramento delle condizioni di sviluppo del Mezzogiorno. Nell'ambito della priorità "Infrastrutture, Ambiente e Beni Pubblici", in particolare, vengono individuate delle "Linee di Intervento e progetti portanti" che, con riferimento ai sistemi ferroviari e viari interessano le direttrici: Napoli-Bari-Lecce-Taranto / Salerno-Reggio Calabria / Catania-Palermo (per le ferrovie) e le opere individuate nell'Allegato Infrastrutture (per il trasporto stradale) e in generale il rafforzamento delle connessioni con il sistema portuale.

## 2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI

Al 31.12.2010 non sussistono casi da segnalare con riferimento alle modifiche sostanziali richiamate dall'art. 57 del Regolamento (CE) 1083/2006, relative alla "stabilità delle operazioni".

## 2.6 COMPLEMENTARIETÀ CON ALTRI STRUMENTI

Il raccordo e le opportune demarcazioni tra interventi promossi a livello nazionale (PON) e livello regionale (POR) sono stati garantiti attraverso l'organizzazione, nel corso dell'annualità 2010, di incontri nelle regioni coinvolte dall'attuazione del Programma (prima fase dei **"focus territoriali"**), finalizzati a massimizzare il grado di sinergia, complementarità e coordinamento tra i diversi livelli programmatori (nazionale e regionale) della politica regionale unitaria. Attivati in occasione del Comitato di Indirizzo e Attuazione (CIA) della "Programmazione nazionale Reti e Mobilità" (di cui sarà fornita evidenza al § 2.7.1.2), tali focus sono stati proposti – in prima battuta – con riferimento alle sole quattro regioni dell'Obiettivo Convergenza coinvolte dal PON Reti e Mobilità per poter essere successivamente estesi anche alle rimanenti quattro regioni del Mezzogiorno che partecipano al CIA (Abruzzo, Basilicata, Molise, Sardegna). Gli incontri bilaterali<sup>7</sup> tra l'Autorità di Gestione del PON e le Amministrazioni delle regioni Campania, Puglia, Calabria e Sicilia si sono svolti, rispettivamente, il 16, 18 e 23 marzo ed il 12 aprile 2010.

I focus territoriali sono stati indirizzati al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- verificare il rispetto del principio di addizionalità e della sinergia e complementarità tra i diversi livelli programmatori della politica regionale unitaria 2007-2013 (nazionale: PON Reti e Mobilità, Legge Obiettivo, Fondo Infrastrutture Strategiche e regionale: FESR, FAS);
- prevenire e/o portare in emersione eventuali criticità da rimuovere con l'attivazione di "unità di indagine" e approfondimenti specifici;
- individuare ulteriori interventi da finanziare attraverso gli strumenti programmatori dei diversi livelli istituzionali rispettando il macro-obiettivo del QSN, nonché gli obiettivi specifici dei Programmi Operativi FESR nell'ottica generale della creazione di piattaforme logistiche territoriali.

Le riflessioni condotte a seguito del primo step operativo dei "focus territoriali" costituiranno una base utile ad individuare, nelle successive fasi operative, "opportunità di sviluppo" e "anelli mancanti" riferiti alle grandi armature infrastrutturali.

<sup>7</sup> Per quanto concerne i partecipanti ai focus, si è cercato di coinvolgere i principali soggetti deputati alla gestione dei POR e, più in generale, della Politica Regionale Unitaria 2007-2013, nonché altri soggetti che, in qualità di detentori di informazioni prevalentemente tecniche, potessero contribuire a rendere quanto più efficace questa prima fase del percorso.

Inoltre, sono stati individuati dei macrotemi preminenti (ambiti in cui sussistono rischi di sovrapposizione e/o che richiedono un monitoraggio accurato, ambiti che presentano un elevato profilo di coerenza programmatica, ambiti che dimostrano una difficoltà nell'applicazione della normativa comunitaria, ecc.) da approfondire nel corso di una seconda fase di incontri con i referenti regionali.

## 2.7 MODALITÀ DI SORVEGLIANZA

### 2.7.1 Organizzazione e svolgimento dei Comitati previsti dal QSN

#### 2.7.1.1 Comitato di Sorveglianza

Nel corso dell'anno di riferimento si è svolto un unico Comitato di Sorveglianza (CdS)<sup>8</sup>, in data 8 giugno, presso la sede dell'Interporto Regionale della Puglia (Bari), nel corso del quale sono state avanzate alcune considerazioni di carattere generale inerenti l'implementazione della strategia del Programma.

In particolare, già in fase programmatica la Commissione Europea aveva espresso la volontà di conferire priorità agli interventi atti a garantire il potenziamento dei grandi hub portuali del Mediterraneo per il trasporto delle merci, all'intermodalità e alle necessarie opere di collegamento, soprattutto ferroviario, tra questi poli (porti e interporti) e l'armatura infrastrutturale portante. I "temi caratterizzanti" del Programma erano, difatti, stati individuati negli interventi da realizzare nell'area portuale di Gioia Tauro, nel collegamento ferroviario Reggio Calabria-Taranto ed infine nel rafforzamento dell'hub portuale di Taranto e del centro intermodale di Bari Lamasinata. In merito la Commissione ha formalizzato l'importanza del perseguimento della strategia a supporto della direttrice territoriale Gioia Tauro-Taranto, considerata vitale per le reti di trasporto merci a livello europeo, auspicando l'avvio di una riflessione di ampio respiro strategico finalizzata a riallineare le priorità del Programma con l'impianto strategico iniziale, nonché su una conseguente rilettura dell'intera *long list* degli interventi già ammessi a finanziamento per avvalorare scelte programmatiche maggiormente "caratterizzanti".

Di seguito si riportano i principali temi affrontati nel corso della seduta:

- **Relazione sullo stato di attuazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013:** è stato illustrato lo Stato di attuazione finanziaria del Programma dando evidenza della dotazione finanziaria complessiva e dell'importo totale delle risorse assegnate attraverso l'emissione dei decreti dirigenziali emanati alla data del Comitato e dei quali si è fornita evidenza nel corso del RAE 2009, nonché degli impegni e pagamenti sostenuti dai Beneficiari sulla base dei dati di monitoraggio finanziario al 30 aprile 2010. Inoltre, è stata fornita informativa relativamente alle previsioni di spesa al 31.12.2010 (così come comunicate alla CE entro il 30 aprile 2010), indicando l'obiettivo di spesa da raggiungere per non incorrere nel disimpegno automatico. Per quanto attiene al quadro dei progetti ammessi a finanziamento sono stati sottoposti all'attenzione dei membri del Comitato i progetti ammessi a finanziamento, comprensivi di nuovi Grandi Progetti aventi quale beneficiario ANAS<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Istituito con Decreto prot. 737/R.U. del 29 febbraio 2008 del Direttore Generale per la Programmazione del Ministero delle Infrastrutture.

<sup>9</sup> Poiché l'introduzione di nuovi GP nel PON potrebbe comportare la necessità di aggiornare il Rapporto Ambientale VAS (RA) elaborato in fase di programmazione, si specifica che, nei casi in argomento, la questione è stata oggetto di opportune verifiche di coerenza e disamine tecniche da parte dell'AdG, i cui esiti sono stati successivamente sottoposti all'attenzione del Tavolo Interministeriale Ambiente. I lavori di tutto il Tavolo hanno condotto a ritenere non necessaria la modifica del RA in quanto trattasi di interventi "manifestamente attuativi" delle Linee di Intervento che informano la strategia del PON.

- **Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di monitoraggio:** sono stati illustrati il Sistema di Gestione e Controllo del PON, il Manuale Operativo delle Procedure e gli strumenti ad esso allegati (format di Convenzioni, check-list, Piste di Controllo, ecc.). Sono state inoltre rappresentate le attività svolte dall'Ufficio Controlli di I livello (UCIL) e le caratteristiche principali del Sistema Informativo (SIPOREM) del PON Reti e Mobilità.
- **Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2009:** il RAE al 31.12.2009 è stato approvato con le integrazioni richieste dalla Commissione Europea con Nota prot. REGIO.G.3 FdR/ D(2010) 850476 del 14.09.2010.
- **Informativa sul Rapporto Annuale di Controllo:** l'Autorità di Audit ha rappresentato le attività svolte evidenziando che con Decreto n. 26386 del 3 settembre 2009 è stata istituita l'Autorità di Audit composta dal "Nucleo di controllo" e dal "Gruppo di supporto al Nucleo di controllo", successivamente integrato con Decreto n. 41110/RU del 23.11.2009 e Decreto n. 9768/RU del 24.02.2010. Inoltre, sottolinea che in data 5 giugno 2009 è stata inviata tramite SFC la strategia di audit versione del 4 giugno 2009.
- **Comunicazione delle modifiche al documento "Criteri di selezione degli interventi finanziabili con il PON Reti e Mobilità":** è stata fornita evidenza dell'approvazione dell'ultima versione del documento mediante procedura scritta avviata con Nota prot. n. 4294/RU del 20.04.2010 e conclusasi con Nota prot. n. 4858/RU del 05.05.2010, sottolineando che tale nuova approvazione si è resa indispensabile a seguito di necessarie integrazioni del testo, con particolare riferimento alle disposizioni relative ai progetti generatori di entrate, nonché all'inserimento del Beneficiario RFI nella Linea di Intervento I.1.1 e dei Beneficiari RFI ed Enti Locali nella Linea di Intervento I.2.2.
- **Presentazione della revisione del Piano di Valutazione e informativa sulle attività di valutazione:** è stato illustrato come rispetto alla precedente versione del Piano (risalente al 31 marzo 2008 e discussa nell'ambito del Comitato di Sorveglianza del successivo 18 aprile) il percorso di revisione abbia inteso accogliere istanze di modifica in relazione a tre principali ambiti: a) il mutato quadro programmatico e attuativo con, da un lato, la modifica al quadro degli investimenti per il settore infrastrutturale per il complesso della Politica Regionale Unitaria nelle Regioni Convergenza, e, dall'altro, un più avanzato livello di definizione e avvio degli interventi con specifico riferimento al PON Reti e Mobilità; b) le osservazioni formulate in occasione del Comitato di Sorveglianza del 2008 e non ancora assunte e formalizzate; c) l'avvenuto inizio delle attività di valutazione con l'affidamento, tramite procedura di evidenza pubblica, del Servizio di Valutazione Intermedia del Programma. A valle della presentazione del Piano aggiornato, il Valutatore ha esposto una sintetica informativa su alcuni esiti in progress dell'approfondimento valutativo sull'itinerario ferroviario per il trasporto merci Gioia Tauro-Taranto.
- **Informativa sulle attività di Comunicazione:** sono state illustrate le iniziative poste in essere per garantire una corretta diffusione delle azioni previste dal PON, coerentemente con quanto stabilito dal Piano Operativo di Comunicazione, e sono stati presentati il primo volume della collana "*Quaderni del PON Reti e Mobilità*" ed il primo "*Libro fotografico*" (con allegato reportage video) avente ad oggetto l'illustrazione del porto di Taranto e dell'Interporto di Bari.
- **Presentazione del Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale e del Piano di Monitoraggio Ambientale:** sono state presentate le attività del "Tavolo Interministeriale Ambiente" istituito il 17 marzo 2008 al fine di assicurare il dialogo interistituzionale tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (AdG), Ministero dell'Ambiente (Autorità Ambientale) e Ministero dello Sviluppo Economico (MISE-DPS) sulle problematiche di natura ambientale legate all'implementazione del Programma, evidenziando che per gli

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

Nel corso della seduta è stata, inoltre, data informativa in ordine alla verifica di conformità delle operazioni avviate prima dell'approvazione dei Criteri di Selezione (Nota prot. n. 6932 del 22.06.2010).

A conclusione della seduta del Comitato sono stati sottoposti all'attenzione dei partecipanti i primi esiti dei focus territoriali, realizzati nelle Regioni Obiettivo Convergenza e pianificati nel corso della seduta del Comitato di Indirizzo ed Attuazione.

### 2.7.1.2 Comitato di Indirizzo e Attuazione

Come già evidenziato nel RAE al 31.12.2009, nell'ambito del confronto partenariale tra i diversi soggetti coinvolti nell'attuazione del PON è stato istituito il Comitato di Indirizzo e Attuazione (CIA) previsto dal QSN per tutti i Programmi Operativi a titolarità centrale. Tale Comitato opera come organismo di espressione della cooperazione Stato/Regioni affiancando la struttura competente per la Programmazione nazionale Reti e Mobilità e l'Autorità di Gestione del PON nelle attività volte a determinare la corretta ed efficace attuazione dei diversi strumenti, nonché nell'esercizio delle funzioni e delle responsabilità connesse alla titolarità dei Programmi stessi.

La seduta del 3 marzo 2010 è stata l'occasione per l'attivazione dei già citati *focus territoriali* ai fini di soddisfare due obiettivi preminenti tra loro strettamente correlati: un primo obiettivo, di carattere "operativo", atto ad incrementare il bagaglio conoscitivo del MIT con lo scopo di esercitare un "monitoraggio serrato" sull'attuazione dei singoli interventi e stabilire migliori livelli di coordinamento tra gli interventi del PON e quelli dei POR Obiettivo Convergenza; un secondo obiettivo, di carattere più "strategico", atto a riflettere sulla validità/attualità dell'impianto strategico del PON. Ciò sia in ragione della crisi che ha colpito l'economia mondiale a partire dalla seconda metà del 2008 (quindi posteriormente al periodo di elaborazione del PON), sia dell'approssimarsi della *policy review*.

Nel corso della seduta è stata presentata la mappatura degli interventi ammessi a finanziamento a valere sul Programma sottolineando i diversi gradi di fattibilità degli stessi. In particolare, è stata richiamata l'attenzione sulla linea ferroviaria Gioia Tauro-Taranto-Bari, considerata dalla stessa Commissione Europea quale opera di importanza imprescindibile per garantire la corretta implementazione della strategia del Programma, e sulla necessità di prevederne il finanziamento a valere sul PON.

#### *Esiti dei focus territoriali*

Sulla base delle risultanze del primo ciclo di focus territoriali sono state svolte le attività di **revisione e rilettura delle progettualità ammesse a finanziamento tramite il Quarto Decreto**. In particolare, gli esiti di questi primi incontri hanno permesso di evidenziare alcune criticità che hanno portato al definanziamento di due interventi decretati nel corso del 2009 ("Stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est"; "Nodo di Bari", articolato in: "Bari nord - Interramento tratta S. Spirito-Palese" e "Bari sud-Bari C.le-Bari S. Giorgio"), nonché alla rimodulazione finanziaria dell'intervento relativo alla "Variante linea Cancellone-Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC" (che passa da una previsione di spesa di 202 milioni di Euro ad una di 101 milioni di Euro).

Dal punto di vista tecnico-operativo, tale rimodulazione ha visto l'Autorità di Gestione del PON, di concerto con i rappresentanti del Ministero dello Sviluppo Economico, della Struttura Tecnica di Missione e di RFI/FS, dare vita ad una serie di incontri volti alla sostituzione dei citati interventi



con progettualità incentrate prioritariamente sul collegamento Gioia Tauro-Taranto-Bari. Tale concentrazione è stata peraltro fortemente sostenuta dalla Commissione Europea, anche attraverso specifiche note indirizzate al MIT e al MiSE, in forza di quanto già previsto dal PON approvato.

## **2.7.2 Attività di Valutazione e di Monitoraggio del PON**

### **2.7.2.1 Modalità di valutazione in applicazione del "Piano della valutazione" del PON**

Rispetto ai supporti attinenti al disegno delle attività valutative, nel periodo di riferimento si è conclusa, con la presa d'atto da parte del Comitato di Sorveglianza svoltosi l'8 giugno a Bari, la procedura relativa alla revisione del Piano di Valutazione del PON Reti e Mobilità. La versione aggiornata, elaborata con il contributo del Valutatore, ha subito rispetto alla prima stesura del 2008 alcune modifiche principalmente in relazione a:

- la collocazione delle attività valutative nel quadro della politica regionale unitaria, che a livello programmatico ha subito importanti modifiche a seguito della revoca dei PAN FAS;
- l'affidamento e il successivo avvio del Servizio di Valutazione e la conseguente possibilità di fornire un maggiore dettaglio in merito all'articolazione delle attività;
- la necessità di semplificare i meccanismi di governance dei processi valutativi rispetto a quanto inizialmente previsto, accogliendo inoltre alcune osservazioni formulate dal partenariato già in relazione alla prima versione del documento.

Riguardo all'ultimo punto, inoltre, nel trimestre considerato l'Amministrazione ha provveduto a individuare formalmente, coerentemente a quanto previsto dal citato Piano, il Responsabile della Valutazione che va ad affiancare il Referente contrattuale del Servizio nell'interazione con il Valutatore sotto il profilo dell'individuazione condivisa dei contenuti e degli esiti attesi dalle indagini valutative. A seguito di tale atto è stato possibile proseguire nell'approfondimento dei fabbisogni conoscitivi inizialmente espressi dall'AdG e di pervenire a una parziale rimodulazione in termini di individuazione di nuovi prodotti e di priorità nella tempistica di svolgimento delle attività già avviate.

L'esito più rilevante in tal senso è stata la decisione di prevedere l'elaborazione di un primo rapporto complessivo sull'avanzamento del PON al 2010 con la principale finalità di fornire indicazioni di carattere strategico e operativo a supporto dell'azione di tipo riprogrammatico. Un secondo ambito di analisi ha riguardato la realizzazione di un approfondimento valutativo sul potenziamento dell'itinerario ferroviario per le merci Gioia Tauro-Taranto, i cui primi esiti hanno costituito il tema principale dell'informativa sulla Valutazione presentata in occasione del Comitato di Sorveglianza del 2010 e sono stati oggetto di un preliminare confronto, anche con la Commissione Europea, all'interno dello stesso Comitato. Il tema dell'approfondimento è stato progressivamente ampliato prevedendo la realizzazione di una più estesa ricognizione sul quadro del trasporto ferroviario delle merci su rotaia.

Le attività di accompagnamento all'attuazione hanno visto un deciso coinvolgimento del Valutatore, nell'ambito del supporto allo *start up* di Linee di Intervento non ancora avviate in collaborazione con i servizi di Assistenza tecnica e di Monitoraggio al Programma, nell'organizzazione delle azioni di ascolto – tramite indagine telefonica e workshop – degli operatori della logistica delle Regioni Convergenza. È proseguito inoltre il lavoro all'interno del Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale del PON Reti e Mobilità" finalizzato principalmente, in questa prima fase, a pervenire a una versione definitiva e condivisa del Piano di Monitoraggio Ambientale e all'avvio della sua implementazione soprattutto in relazione alla raccolta delle informazioni e alla strutturazione degli strumenti informatici di supporto.

È stata inoltre condotta una prima analisi ricognitiva sulle attività di comunicazione del Programma, prioritariamente centrato sul sito web e corredato da alcune raccomandazioni volte al potenziamento della sua efficacia comunicativa.

#### 2.7.2.2 *Adeguatezza del sistema di monitoraggio*

L'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità, nel rispetto di quanto stabilito dagli artt. 66-67 del Reg. CE 1083/2006 sulle funzioni di sorveglianza del Programma, si è dotata di un proprio Sistema Informativo di monitoraggio: SIPONREM.

Il Sistema Informativo SIPONREM è entrato in funzione nel gennaio 2010 consentendo, in conformità a quanto definito nel Protocollo di colloquio per il monitoraggio Unitario del QSN 2007-2013 e nel rispetto delle modalità organizzative previste dal Sistema di Gestione e Controllo del Programma Operativo, il monitoraggio dei dati finanziari, procedurali e fisici dei progetti.

Il sistema informativo SIPONREM gestisce, attraverso una strutturazione dei profili di accesso dei diversi utenti e tramite procedure di validazione dei dati articolate in diversi livelli, il ciclo bimestrale di verifica dei dati del Programma e la trasmissione delle informazioni verso il Sistema Centrale di Monitoraggio MONIT 2007, gestito da MEF-IGRUE.

Tramite il sistema SIPONREM si è provveduto, nel corso del 2010, a partire dalla scadenza di monitoraggio dei dati al 28.02.2010, alla trasmissione dei dati verso il Sistema Centrale di Monitoraggio MONIT 2007, del corredo informativo dei progetti cofinanziati dal PON Reti e Mobilità in modalità conformi con il Protocollo di Colloquio per il Monitoraggio Unitario del QSN 2007-2013 e con le procedure telematiche previste da MEF-IGRUE.

Nel corso dell'annualità 2010 sono state effettuate tutte le trasmissioni telematiche alla Base Dati Unitaria gestita dal Sistema Centrale di Monitoraggio MONIT 2007 nel rispetto delle scadenze bimestrali di monitoraggio. È stato previsto, sulla base delle differenti competenze amministrative e delle relazioni informative proprie dei soggetti coinvolti, come definite nel Sistema di Gestione e Controllo del Programma Operativo, che ciascun utente acceda soltanto ad una parte delle funzionalità di sistema; tale accesso si distingue in relazione alle tipologie di dati e procedure per cui il soggetto stesso è stato profilato.

Il sistema è stato strutturato in differenti macro-aree di seguito descritte:

- Portale SIPONREM: consente l'accesso a differenti sezioni ed aree informative e l'interazione con strumenti conoscitivi relazionati alla base dati del sistema e presenta inoltre strumenti di network disponibili per gli utenti;
- Ambiente Gestionale: l'area del sistema informativo in cui i singoli utenti abilitati hanno accesso alle funzioni di inserimento, modifica e validazione delle informazioni di propria competenza all'interno di specifiche sezioni gestionali;
- Analisi dei dati: rappresenta l'interfaccia conoscitiva ed è stata realizzata per semplificare i processi di analisi e reporting e fornire quindi una visione multidimensionale dei dati. Tale componente consente agli utenti di interrogare in linea la base dati del sistema;
- Repository documentale: si tratta di un archivio in cui è possibile memorizzare la documentazione massiva relativa i progetti.

Il Sistema informativo include nell'ambiente gestionale, oltre a tutte le funzionalità utili per svolgere il monitoraggio finanziario, procedurale e fisico delle operazioni, anche delle funzionalità specifiche relative alle differenti tipologie di controllo previste dal Si.Ge.Co. Tali funzionalità consentono la registrazione e condivisione delle verifiche eseguite dai differenti soggetti coinvolti e gli esiti delle stesse, permettendo di rilevare le anomalie ed irregolarità segnalate dalle strutture di controllo dell'Amministrazione. Tale sezione è strutturata in modo da assicurare il supporto alle

attività dei diversi soggetti coinvolti nel processo di attuazione e vigilanza sulle operazioni, consentendo l'integrazione delle attività eseguite dalle diverse Autorità coinvolte (AdG, AdC e AdA).

### 2.7.2.3 Monitoraggio degli aspetti ambientali

Nel corso del 2010 è stata avviata la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del PON Reti e Mobilità, che si configura come lo strumento metodologico ed operativo attraverso cui l'Autorità di Gestione (AdG) attua il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Programma.

All'AdG, infatti, sono attribuite responsabilità e funzioni dirette in ordine al monitoraggio ed alla valutazione ambientale del Programma, così come definito nel Capitolo 6 del Rapporto Ambientale della VAS del PON, nonché nell'art.10 della Direttiva 2001/42/CE (Direttiva VAS).

Nello specifico, è stata definita l'articolazione e l'impostazione metodologica del PMA e sono stati individuati gli obiettivi operativi che possono essere così sintetizzati:

- definizione di ruoli e compiti dei soggetti interessati dal processo;
- verifica del grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- verifica degli effetti ambientali significativi (positivi e negativi) riferibili all'attuazione del Programma, sia a scala locale che delle quattro Regioni interessate;
- individuazione tempestiva degli effetti ambientali negativi imprevisti;
- adozione di opportune misure correttive in grado di fornire indicazioni per una eventuale rimodulazione dei contenuti e delle azioni previste nel Programma;
- informazione alle autorità con competenza ambientale e al pubblico sui risultati periodici del monitoraggio attraverso l'attività di reporting.

L'obiettivo generale che si è voluto perseguire è, inoltre, quello di creare un documento "integrato e integrante" che, da una parte, rappresenti il riferimento programmatico per il monitoraggio del PON Reti e Mobilità e, dall'altra, costituisca una linea guida per creare e implementare i sistemi di monitoraggio nelle realtà locali.

Per la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale del PON ci si è avvalsi del **supporto metodologico del Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale del PON Reti e Mobilità"**, istituito con disposizione dell'Autorità di Gestione del Programma con l'obiettivo specifico di supportare l'Autorità Ambientale nell'espletamento delle attività di cooperazione con l'AdG connesse alla realizzazione e all'implementazione del sistema di monitoraggio degli effetti ambientali del PON.

Nel corso della sua redazione, inoltre, **il Piano è stato condiviso con molteplici soggetti**, e segnatamente con: i referenti dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), i responsabili del servizio VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), i responsabili della *Task Force PON GAT* Linea 2 VIA-VAS del MATTM; detti soggetti hanno contribuito – attraverso commenti, osservazioni e specifiche indicazioni di carattere metodologico – alla stesura definitiva del documento.

Dal punto di vista generale, i soggetti che sarà necessario coinvolgere nelle attività di monitoraggio del Programma sono:

- Autorità di Gestione (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)
- Autorità Ambientale (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare)
- Tavolo Interministeriale Ambiente del PON Reti e Mobilità



- Gruppo di Lavoro "Sostenibilità ambientale del PON Reti e Mobilità"
- ISPRA/ARPA
- Ministeri
- Regioni
- Beneficiari

Per ciò che concerne il "Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale" del PON, nell'anno 2010 il suddetto ha **promosso e condotto 17 incontri**.

Nell'ambito di tali incontri ai quali hanno preso parte, oltre all'Autorità di Gestione e all'Autorità Ambientale, altri soggetti coinvolti nell'attuazione del Programma o con specifiche competenze ambientali, sono stati elaborati pareri ed approfondimenti tecnici in merito alle seguenti tematiche:

- acquisizione della "**Dichiarazione dell'autorità competente per la sorveglianza dei siti Natura 2000**" di cui all'allegato I della "Domanda di conferma del sostegno a norma degli articoli 39-41 del regolamento (CE) n. 1083/2006" (scheda Grandi Progetti); acquisizione delle informazioni relative allo **stato di avanzamento dell'iter approvativo presso il MATTM** (Valutazione Impatto Ambientale - VIA, Valutazione di Incidenza Ambientale - VIncA);
- assistenza all'Autorità Ambientale nella formulazione di **pareri relativi alle procedure di approvazione scritta avviate dall'Autorità di Gestione** (Criteri di selezione degli interventi);
- **supporto metodologico alla redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale**; osservazioni sul PMA e promozione di un processo di condivisione dei contenuti del PMA con ISPRA e con il gruppo PON GAT attivo presso il MATTM;
- definizione delle caratteristiche di un **sistema informativo territoriale** funzionale all'efficace conduzione delle attività di **monitoraggio ambientale del programma** e avvio di un processo di confronto con i responsabili dei sistemi informativi del MATTM finalizzato alla **fruizione di sistemi e dati del MATTM** per le finalità del monitoraggio ambientale del PON Reti e Mobilità;
- avvio della redazione di un **quadro conoscitivo degli interventi** (localizzazione, caratteristiche dimensionali, iter approvativo sotto il profilo ambientale) funzionale al monitoraggio ambientale degli stessi in ragione delle loro caratteristiche progettuali e della loro rilevanza in termini di potenziali impatti indotti;
- presentazione del *paper* "**Il Monitoraggio Ambientale delle politiche settoriali per i trasporti e la logistica: l'esperienza del PON Reti e Mobilità 2007-13**" in occasione della XXVIII Giornata dell'Ambiente sul tema "*Energia ed ecologia: un peso o un'opportunità per l'economia?*" organizzata dall'Accademia dei Lincei.

### 3 ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI

La strategia del Programma risponde all'obiettivo generale identificato dal QSN con riferimento alla **priorità tematica 6 "Reti e collegamenti per la mobilità"**, vale a dire:

*"Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo".*

Più precisamente, il PON promuove una strategia di intervento finalizzata ad alimentare l'obiettivo specifico 6.1.1 del QSN "Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale,

supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea". Esso intende operare attraverso una logica di intervento "sistemica", tesa a offrire opportunità di crescita e sviluppo a tutti i territori delle aree CONV intervenendo sulle direttrici e sui nodi che compongono l'armatura di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale, ma anche rafforzando un sistema di relazioni basato sull' "effetto rete".

### 3.1 ASSE I

L'Asse è articolato in quattro obiettivi operativi:

- l'*Obiettivo Operativo I.1* è teso a promuovere lo sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico con riferimento alle infrastrutture fondamentali di interesse UE, ossia il Corridoio I e il Corridoio 21;
- l'*Obiettivo Operativo I.2* mira a potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell'intermodalità;
- l'*Obiettivo Operativo I.3* è finalizzato a creare un sistema tecnologico e informativo orientato all'interoperabilità ai fini di migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione;
- l'*Obiettivo Operativo I.4* intende sostenere e incentivare la domanda di operatori privati del settore della logistica attraverso l'erogazione di specifici regimi di aiuto a favore di tali operatori ai fini di favorire un efficace e tempestivo decollo degli insediamenti per la logistica di rilevanza sovranazionale e, parallelamente, una più efficiente organizzazione dei servizi a terra connessi a detti insediamenti.

#### 3.1.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi

##### 3.1.1.1 Progressi materiali e finanziari

Con riferimento all'Asse I, al 31.12.2010 si registra un avanzamento finanziario di € 130.213.262,06, pari ad un valore dell'**8,58%** rispetto alla dotazione complessiva assegnata; in comparazione agli avanzamenti rilevati nell'annualità 2009 (**4,08%**), si ha quindi un evidente progresso nel corso dell'annualità 2010, quantificabile in **+4,50%**.

Tramite il monitoraggio del Programma, si è proceduto con continuità alla verifica degli aggiornamenti dei dati di avanzamento finanziario, procedurale e fisico degli interventi di Asse I e, ove possibile, all'adeguamento dei valori target degli indicatori di realizzazione; tali aggiornamenti sono in parte conseguenti all'introduzione di nuovi progetti nella lista allegata al Decreto prot. n.10288 del 27.09.2010 - Assi I e II. Tuttavia, come già evidenziato al § 2.1.1, allo stato attuale del Programma, gli indicatori di realizzazione presentano dei valori di avanzamento che solo in parte permettono valutazioni rapportabili agli avanzamenti finanziari. L'esiguo numero di progetti in procinto di essere conclusi o già conclusi, la difficoltà di quantificare le realizzazioni in corso ed, in ultimo, l'indisponibilità in alcuni casi di indicatori di Programma strettamente affini alle tipologie di lavorazioni previste motivano la mancanza di valori realizzati nell'annualità in corso ed in quelle precedenti. A seguire si riportano le tabelle relative agli Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse I (Tabelle 3.1 e 3.2) e dei *Core Indicators*, nonché all'attuazione finanziaria al 31.12.2010 dell'Asse in termini di risorse impegnate ed erogate dai Beneficiari del Programma (Tabella 3.3).

### Core Indicators – ASSE I

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
(17) km di nuove ferrovie (km)	0	2					
(18) km di ferrovie TEN (km)	0	2					
(19) km di ferrovie ristrutturate (km)	0	340					

**Tabella 3.1 - Indicatori di realizzazione – ASSE I<sup>10</sup>**

Indicatori di realizzazione di programma – Asse I	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
Ferrovie nuove (km)	0	2					
-di cui TEN-T (km)	0	2					
Ferrovie ristrutturate (km)	0	340					
Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	3.500	182.633	1.017.112				16.000
Superficie strutture logistiche-porti (mq)	0	3.612					
Materiale rimosso – dragaggi (mc)	0	1.141.972					
Superficie infrastrutturata-sistemi aeroportuali (mq)	0	335.577					
Interporti: binari operativi (ml)	0	2.713					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS - European Rail Traffic Management System) (numero) (3)	0	1	2				
Sistemi di monitoraggio (porti) (numero)	0	3					
Imprese beneficiarie (numero)	0	n.d. <sup>11</sup>					

In riferimento all’Asse I, il valore per l’annualità 2010 riferito all’indicatore “Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)” misura la realizzazione compiuta sul progetto del Porto di Messina di completamento dell’ampliamento delle banchine Vespri e Colapesce<sup>12</sup>. L’attività di monitoraggio ha consentito un aggiornamento dei valori obiettivo degli indicatori dell’Asse I. Tuttavia, si precisa che il più alto valore espresso in nota per l’indicatore “Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)” non è esclusivamente riconducibile ad un effettivo aumento delle realizzazioni previste, quanto piuttosto alla necessità di utilizzare gli

<sup>10</sup> Per le modifiche apportate alla tabella si rimanda all’ Allegato 6 “Informativa sul processo di analisi e revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013”.

<sup>11</sup> L’assenza del target per l’indicatore “Imprese beneficiarie”, riferito alla Linea d’intervento 1.1.4 “Regimi di aiuto”, è motivata dal fatto che, al momento della stesura del presente documento, il relativo bando è in fase di notifica.

<sup>12</sup> A tale quantificazione è possibile affiancare quella espressa in termini di lunghezza delle operazioni in metri lineari, mediante uno degli indicatori inseriti in proposta nell’analisi di revisione del set di indicatori: “Strutture di attracco e supporto (ml)” pari a 455 ml.

indicatori disponibili nel PON per sopperire temporaneamente all'assenza di altri indicatori maggiormente rispondenti alle finalità dei progetti finanziati.

**Tabella 3.2 - Indicatori di risultato - ASSE I**

Indicatori di risultato di programma – Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%)	2007 Regioni CONV: 20,2	X% 20,8	-	-	-	-
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento (Δ% tonn/anno)		50%	-	-	-	-
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità	2007 Regioni CONV: 2,0	X% 3,7	-	-	-	-
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili (sub indicatori: n. incroci, tempo di incrocio, n. livelli di velocità, n. di treni)		10%	-	-	-	-
Passeggeri sbarcati e imbarcati per via aerea per 100 abitanti	2004 Regioni CONV: 104,9	X% 136	-	-	-	-
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento		-	-	-	-	-
Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali*		-	-	-	-	-
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)		-	-	-	-	-
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali		-	-	-	-	-
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)		-	-	-	-	-
Tonnellate dei merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento		-	-	-	-	-

Le motivazioni sinora addotte in merito alla valorizzazione degli indicatori di realizzazione del Programma valgono ugualmente per gli indicatori di risultato, la cui quantificazione si lega necessariamente al completamento e alla messa in funzione delle opere o dei servizi.

**Tabella 3.3 – Importi impegnati ed erogati**

Asse "I"	Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
		Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
	( a )	( b )	( c )	( b/a )	( c/a )
<b>Titolo</b>	<b>1.517.162.032,00</b>	<b>304.992.343,47</b>	<b>130.213.262,00</b>	<b>20,10</b>	<b>8,58%</b>

I dati di attuazione finanziaria per l'Asse I riepilogati in tabella dimostrano che la quota di impegni stanziati da parte dei Beneficiari al 31.12.2010 è pari al 20% di quella ammissibile sull'Asse. I valori di impegni e pagamenti sono riconducibili ad 8 dei 32 progetti complessivamente inseriti nell'Asse (Allegato lista progetti Decreto prot. n. 10288 del 27.09.2010). Dalla ripartizione dell'avanzamento finanziario in termini di impegni per tipologia di Beneficiario, si evidenzia che per il 92% riguardano 6 progetti di natura ferroviaria, per il 6% 1 intervento di natura aeroportuale e per il 2% 1 di natura portuale. Osservando i pagamenti, invece, le percentuali si riferiscono per il 94% agli interventi ferroviari, per circa il 6% a quello portuale e per lo 0,1% al progetto afferente l'ambito aeroportuale.

### 3.1.1.2 Analisi qualitativa

Nell'ambito dell'*Obiettivo Operativo I.1*, nel corso del 2010 sono state poste in essere dall'AdG le misure necessarie a garantire il rispetto delle priorità strategiche condivise tra CE e Stato Membro, in fase programmatoria, così come sancite dal QSN prima e dal PON successivamente.

In tal senso, a seguito delle criticità emerse grazie alla conduzione del primo ciclo dei Focus territoriali e delle perplessità espresse dalla CE con specifico riguardo al finanziamento dell'itinerario "Gioia Tauro-Taranto-Bari", è stato messo in atto un processo di rimodulazione degli interventi ferroviari finanziati dal Programma, condotto dall'Autorità di Gestione di concerto con il Beneficiario, il MiSE ed i competenti Uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti responsabili del Contratto di Programma MIT-RFI.

Tale processo di revisione è culminato il 27 settembre 2010 con l'emanazione del Quarto Decreto di finanziamento attraverso il quale sono state inserite progettualità ferroviarie gravanti sull'itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari, in piena coerenza con quanto previsto dal PON. Le suddette progettualità sono complessivamente tese ad ammodernare e migliorare le caratteristiche prestazionali dell'itinerario, omogeneizzando i requisiti infrastrutturali e tecnologici dello stesso ed eliminando alcune criticità puntuali attraverso, tra l'altro, adeguamenti di linea e di stazione, potenziamento degli impianti di trazione elettrica, rettificazione di alcune curve.

In particolare, l'azione di rafforzamento della connessione Gioia Tauro-Taranto-Bari ha comportato il finanziamento di un quadro di interventi a valere sul PON per complessivi 501,5 M€ (riferiti sia alla Puglia che alla Calabria) che concorrono a potenziare i collegamenti trasversali tra la direttrice tirrenica e adriatica, migliorando le caratteristiche prestazionali generali dell'itinerario. Tali interventi sono stati, altresì, inseriti per un importo pari a 280,5 M€ nell'ambito della sezione programmatica dell'Accordo di Programma Quadro "Polo Logistico intermodale di Gioia Tauro" siglato in data 28.09.2010 tra il MiSE, il MIT, la Regione Calabria, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e la Rete Ferroviaria Italiana al fine di incrementare i traffici portuali e promuovere il processo di diversione modale verso il sistema ferroviario.

I benefici derivanti dalla realizzazione di tali interventi in termini di volumi di traffico e di recupero di attrattività della modalità di servizio di trasporto su ferro, infatti, sono strettamente correlati alla realizzazione degli altri investimenti previsti nell'Accordo, in particolare del nuovo terminale intermodale del porto di Gioia Tauro, nonché del collegamento del porto di Taranto alla rete nazionale. Tali interventi consentiranno di:

- rendere la relazione Taranto-Metaponto-Paola omogenea agli standard funzionali della direttrice adriatica, eliminandone i punti di criticità che al momento ne limitano le prestazioni, attraverso, tra l'altro, l'adeguamento di linea e di stazione, il potenziamento degli impianti di trazione elettrica, la rettificazione di alcune curve;
- migliorare gli standard di sicurezza e la regolarità della circolazione sulla linea Bari-Taranto.

Per quanto riguarda gli interventi inseriti in APQ e finalizzati al potenziamento dei porti facenti parte delle Autostrade del Mare sono stati confermati i progetti relativi ai porti di Taranto e di Gioia Tauro.

Con riferimento a quest'ultimo si segnala che a seguito delle riunioni al Tavolo di governance, istituito dal MIT, nonché degli incontri propedeutici alla stipula dell'Accordo di Programma Quadro "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro", trattandosi di interventi con target diversi (infrastrutture ferroviarie e stradali, miglioramento della sicurezza nella navigazione, potenziamento degli attracchi in banchina), è stata rilevata la necessità di "rileggere" i lotti funzionali anche alla luce delle profonde differenze degli indicatori fisici e di risultato (i progetti, molto eterogenei tra loro, intervengono infatti su modalità di trasporto differenti con diverse modalità realizzative). L'intervento originario "Hub portuale di Gioia Tauro" è stato quindi articolato in 5 progetti differenti.

Con riferimento all'*Obiettivo Operativo I.2*, riguardante sia gli interventi interportuali che aeroportuali, sono stati ammessi a finanziamento due progetti: l'Interporto di Bari e l'Aeroporto di Palermo. Tuttavia, al 31.12.2010 non si registrano avanzamenti finanziari per le motivazioni esplicitate nel successivo § 3.1.2.

Nell'ambito dell'*Obiettivo Operativo I.3*, l'Autorità di Gestione ha finalizzato, nel corso del 2010, le attività propedeutiche all'ammissione a finanziamento dei progetti ITS anche sulla scorta dell'esperienza maturata nel corso della scorsa programmazione (PON Trasporti 2000-2006). Infatti, nell'ambito della programmazione 2000-2006, nel corso della *mid term review* è stata istituita una misura dedicata allo sviluppo dei sistemi ITS al fine di valorizzare il ruolo dei sistemi telematici nell'ambito dello sviluppo della rete dei sistemi di trasporto. L'importanza riconosciuta a livello europeo e nazionale di tali interventi ha portato ad un aumento dell'interesse da parte degli enti regionali e dei vari attori coinvolti nei diversi anelli della catena logistica. Questo interesse si è manifestato nella sottomissione di diverse proposte progettuali.

Tale circostanza ha portato l'Autorità di Gestione a pensare ad un'azione di forte coordinamento tecnico ed amministrativo per concorrere a due tipologie di risultati:

- evitare la duplicazione di proposte progettuali presentate da più enti nell'ambito dello stesso territorio regionale, convogliando le risorse verso la realizzazione di un'unica struttura di riferimento a livello regionale. In tale senso contribuendo all'efficientamento dell'uso delle risorse comunitarie;
- realizzare una rete tecnologica integrata che permetta alle diverse realtà regionali di poter dialogare tra di loro e di essere coordinate da una piattaforma nazionale. Nell'ottica di questo disegno progettuale ogni regione dovrà essere dotata di una struttura di riferimento abilitata a dialogare con la struttura nazionale.

Per raggiungere tali obiettivi l'AdG ha attivato, come già evidenziato nel RAE al 31.12.2009, una collaborazione con la Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione, competente della tematica ITS per un supporto tecnico nella valutazione delle proposte progettuali al fine di concorrere alla realizzazione della rete tecnologica integrata di cui sopra. Sulla base delle risultanze dall'analisi tecnica preliminare, l'AdG ha condotto una ricognizione puntuale delle proposte progettuali pervenute dagli Enti, attivando un serrato ed articolato confronto con gli interlocutori regionali al fine di garantire la necessaria concertazione ed il coordinamento delle rispettive azioni sui territori interessati.

Il processo sopra schematizzato ha portato ad individuare un primo quadro di interventi da ammettere a finanziamento che sono stati inseriti nell'ambito del più volte citato Quarto Decreto. Gli interventi identificati garantiscono una distribuzione geografica che permette alla Linea di realizzare un'azione di sistema sull'area Obiettivo Convergenza in termini di efficientamento delle procedure e dei servizi e di aumento della sicurezza legati alla logistica delle merci e delle merci pericolose. Inoltre, al fine di garantire il sopracitato coordinamento degli interventi cofinanziati, è

stato ammesso a finanziamento anche l'intervento PicoGe MP, un progetto pilota a titolarità del Ministero Infrastrutture, orientato alla messa a sistema degli interventi sopra citati.

In merito all'*Obiettivo Operativo I.4*, cui corrisponde la sola Linea di Intervento I.4.1 "Regimi d'aiuto", l'Amministrazione ha organizzato degli incontri con il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), il Valutatore indipendente del Programma e il Responsabile di Linea di Intervento. Gli incontri hanno avuto ad oggetto l'attivazione della Linea di Intervento attraverso riflessioni sulle modalità di notifica, la base giuridica di riferimento e la predisposizione di un bando attuativo.

Con riferimento all'Asse I i progetti che hanno certificato spesa nel corso del 2010 riguardano solo l'Obiettivo Operativo I.1.

Obiettivo Operativo I.1			
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR certificata nel 2010
I.1.1.	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	RFI	5.984.975,73
I.1.1.	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	9.575.736,95
I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: tratte Praja Ajeta - Reggio Calabria C.le; Sibari - Reggio Calabria C.le; Nova Siri - Paola; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	RFI	5.681.509,24
I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	RFI	7.760.919,75
I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	Autorità portuale	4.175.160,17

Di seguito si forniscono i dettagli del progetto "a cavallo" con la programmazione 2000-2006 afferente l'Asse I.

Progetti a cavallo – Asse II			
LdI	Progetto	Importo previsto (in €)	Beneficiario
I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	11.400.000,00	Autorità portuale Messina

### 3.1.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Oltre a quanto già esplicitato nel precedente § 2.3 afferente le attività di controllo, le principali criticità rilevate nell'attuazione dell'Asse I riguardano **alcuni interventi ferroviari** e le Linee di Intervento relative agli **aeroporti** di competenza ENAC e agli **interporti**.

Per quanto attiene all'implementazione degli **interventi ferroviari** finanziati a valere sul Programma, l'anno 2010 è stato caratterizzato da una fervente attività concertativa condotta dall'AdG insieme alla Struttura Tecnica di Missione, alla competente Direzione Generale per il trasporto ferroviario e al Beneficiario RFI. La suddetta attività si è concretizzata attraverso l'istituzione di un Tavolo Tecnico Ferroviario (che si è riunito tra il febbraio e il giugno 2010), e che mirava a rispondere alle sollecitazioni pervenute dalla Commissione Europea in merito alla valorizzazione dell'itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari ed alla conseguente revisione del pacchetto dei progetti ferroviari finanziati dal PO.

Al fine di garantire una maggiore coerenza strategica ed una piena adesione all'impianto originario del Programma, da tali attività di concertazione e di condivisione è emerso un nuovo quadro degli interventi ferroviari finanziati, che è stato formalizzato, a seguito dell'espletamento delle corrette procedure valutative, attraverso l'emanazione del Decreto prot. n.10288 del 27.09.2010.

Con riferimento all'Obiettivo I.1.1 si precisa che, a conclusione del processo di *follow-up* delle verifiche di primo livello da parte dell'Ufficio Controlli di Primo Livello dell'AdG, sono state rilevate spese irregolari relative al progetto "Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: tratte Praja Ajeta-Reggio Calabria C.le; Sibari-Reggio Calabria C.le; Nova Siri-Paola; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni" per un ammontare pari ad Euro 1.020,00. Tale importo è stato oggetto di compensazione dall'Autorità di Certificazione del PON in occasione della III Domanda di Pagamento Intermedia alla CE. La comunicazione di importo irregolare, per opportuna conoscenza, è stata inoltrata anche al Beneficiario RFI, in data 10.12.2010 con nota prot. 13390. Poiché l'importo irregolare era inferiore alla soglia di Euro 10.000 a carico del bilancio comunitario, ai sensi dell'art. 36 del Regolamento (CE) 1828/2006, non si è proceduto alla comunicazione ufficiale alla CE.

Quanto all'implementazione della **Linea di intervento I.2.1 relativa al potenziamento del sistema aeroportuale** sono state riscontrate una serie di criticità.

L'AdG ha, infatti fin dal 2009, più volte sollecitato l'ENAC – sia con Note scritte (Nota prot. n. 7028 del 24.06.2010, Nota prot. n. 8618 del 30.07.2010, Nota prot. n. 11048 del 13.10.2010, Nota prot. n. 13774 del 21.12.2010) che con incontri informali e formali – a definire la struttura organizzativa dell'Ente per poter sottoscrivere la Convenzione, nonché a trasmettere i Test di selezione degli interventi per poter procedere alla ratifica degli stessi nel Decreto di ammissibilità a finanziamento.

Il cambio di Direzione ai vertici di ENAC ha portato un'ulteriore fisiologica dilatazione dei tempi per la finalizzazione del documento, che ha consentito la stipula della Convenzione solo nel corso del mese di aprile 2011.

Per quanto riguarda gli **interporti**, invece, è ancora in corso il processo di valutazione degli interventi che è stato fortemente rallentato a causa dei mutati scenari politico-amministrativi locali, avvenuti nel corso del 2010.

## 3.2 ASSE II

L'Asse è articolato in due Obiettivi Operativi:

- l'*Obiettivo Operativo II.1* mira a garantire adeguate connessioni tra i due Corridoi prioritari di interesse europeo e tra questi e i principali poli logistico-produttivi delle regioni Convergenza;
- l'*Obiettivo Operativo II.2* mira ad abbattere i livelli di congestione del traffico – che interessano tanto la rete ferroviaria quanto quella stradale e autostradale – e di inquinamento generato soprattutto dal trasporto su strada, agendo sull'incremento dei livelli di sicurezza, sull'innovazione dei metodi gestionali delle reti materiali e immateriali, sull'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture disponibili e sulla massimizzazione degli effetti derivanti dal loro potenziamento.

### 3.2.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi

#### 3.2.1.1 Progressi materiali e finanziari

Con riferimento all'Asse II, gli avanzamenti finanziari rilevati al 31.12.2010 sono di € 155.509.022,60, pari ad un valore del 13,03% rispetto alla dotazione complessiva assegnata; in



comparazione agli avanzamenti rilevati nell'annualità 2009, si ha quindi un progresso nel corso dell'annualità 2010, quantificato in un avanzamento della spesa in un anno dal **7,50%** al **13,03%** (+**5,53%**) rispetto alla dotazione assegnata.

Si rimanda, nel contempo, alla trattazione dei §§ precedenti in merito alle motivazioni che, sulla base dei dati di monitoraggio al 31.12.2010, non permettono l'individuazione di dati di avanzamento fisico e di risultato riconducibili all'annualità in esame né a quelle precedenti. Tuttavia, l'attività di monitoraggio condotta nel corso del 2010 ha permesso, anche per gli interventi inseriti nell'Asse II, l'aggiornamento dei valori obiettivo di alcuni indicatori (cfr. nota Tabella 3.4), il cui maggior valore non è necessariamente corrispondente ad un effettivo aumento del target di realizzazione, ma risponde piuttosto, almeno in alcuni casi, all'esigenza di sopperire temporaneamente alla mancanza di altri indicatori più affini ai progetti selezionati.

Nella pagine successive si riportano le tabelle relative agli Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse II (Tabelle 3.4 e 3.5), i *Core Indicators* e la tabella di attuazione finanziaria in termini di risorse impegnate ed erogate dai Beneficiari del Programma (Tabella 3.6) al 31.12.2010.

### Core Indicators - ASSE II

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
(13) Numero di progetti (Strade) (numero)	0	3	4				
(14) km di nuove strade (km)	0	0	54,96 (KE)				
(15) km di nuove strade TEN (km)	0	0					
(16) km di strade ristrutturate (km)	0	150 (KE)	252,95 (KE)				
(13) Numero di progetti (Ferrovie) (numero)	2	3	11				
(17) km di nuove ferrovie (km)	0	13					
(18) km di ferrovie TEN (km)	0	3					
(19) km di ferrovie ristrutturate (km)	0	240					

**Tabella 3.4 - Indicatori di realizzazione - ASSE II**

Indicatori di realizzazione di programma - ASSE II	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
Strade nuove (km equivalenti)	0	0	54,96				
Strade ristrutturate (km equivalenti)	0	150	252,95				
Ferrovie nuove (km)	0	13					
- di cui TEN-T (km)	0	3					
Ferrovie ristrutturate (km)	0	240					

Indicatori di realizzazione di programma - ASSE II	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	0	4					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	0	2	9				1
Copertura VTS sui porti merci TEN in aera Convergenza (%)	0	100%					

Dai dati di monitoraggio al 31.12.2010 il progetto di ENAV "Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR" risulta concluso. Sotto il profilo procedurale l'Ente beneficiario si è avvalso della fornitura del servizio, sono stati espletati i controlli ed ha erogato il 100% delle somme impegnate.

**Tabella 3.5 - Indicatori di risultato - ASSE II**

Indicatori di risultato di programma ASSE II	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità	2007 Regioni CONV:	X% 3,7	-	-	-	-
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità	2007 Regioni CONV: 77,9	X% 75,6	-	-	-	-
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	2006 Regioni CONV: 42,6	X% 60,5	-	-	-	-
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni CONV: 71,0	X% 63	-	-	-	-
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)		annuale	-	-	-	-
Variazione tratto di costa controllata (variazione del tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)		100%	-	-	-	-
Variazione % incidentalità marittima		-30%	-	-	-	-

**Tabella 3.6 – Importi impegnati ed erogati**

Asse "II"	Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
		Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
	( a )	( b )	( c )	( b/a )	( c/a )
<b>Titolo</b>	<b>1.193.803.340,00</b>	<b>386.061.778,90</b>	<b>155.509.022,60</b>	<b>32,34</b>	<b>13,03</b>

I dati della tabella relativa all'avanzamento finanziario dei progetti selezionati nell'Asse II mostrano una quota di impegni sul contributo totale pari al 32,34% , afferente a 9 progetti sui 22 inseriti nella lista allegata al Decreto prot. n. 10288 del 27.09.2010; la quota relativa ai pagamenti è invece del 13% ed è riferita a 8 progetti. Ripartendo l'attuazione finanziaria dell'Asse in termini

di impegni per tipologia di Beneficiario, si evidenzia che per il 50% è riferita a 6 progetti di natura ferroviaria, per il 47% ad 1 intervento di natura stradale e per il 3% a 3 progetti di natura aeroportuale.

### 3.2.1.2 Analisi qualitativa

Per quanto afferisce al conseguimento di quanto previsto dall'*Obiettivo Operativo II.1* sono stati ammessi a finanziamento una serie di interventi ferroviari, selezionati sempre nell'ottica di un ammodernamento delle linee di connessione tra i due Corridoi prioritari e tra tali Corridoi e i poli logistico produttivi. In tal senso il processo di selezione e valutazione ha seguito gli stessi criteri indicati per l'Asse I.

In ambito stradale, invece, si è provveduto ad effettuare la valutazione e la conseguente ammissibilità a finanziamento di un ulteriore tratto afferente alla SS 96 (itinerario Bari-Altamura-Matera) di collegamento tra il distretto industriale Murgiano, tradizionalmente identificato nel "triangolo del mobile" Matera-Altamura-Santeramo del Colle e:

- il nodo portuale di Bari (Corridoio 21);
- la linea ferroviaria adriatica, tratto terminale del collegamento trasversale Napoli-Bari;
- l'interporto di Bari.

Per quanto attiene invece l'*Obiettivo Operativo II.2* sono stati inseriti nuovi progetti ferroviari. L'introduzione di tali progetti ha determinato un overbooking rispetto al budget definito in sede di programmazione rispetto al tema prioritario "Trasporti multimodali".

Si riportano, per gli obiettivi operativi afferenti all'Asse II, i progetti che hanno certificato spesa nel corso del 2010.

Obiettivo Operativo II.1			
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR certificata nel 2010
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto	RFI	15.140.528,00
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo - Messina e Messina - Siracusa, Tratta Trapani - Palermo, Siracusa - Agrigento	RFI	13.913.408,42
II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	RFI	-
II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	RFI	2.058.648,47
II.1.1	Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	RFI	8.089.793,73

Obiettivo Operativo II.2			
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR certificata nel 2010
II.2.1	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	RFI	1.825.428,72
II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi. Programma di potenziamento TBT VFR	ENAV	1.636.319,00
II.2.4	Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET	ENAV	522.452,70

Di seguito si forniscono i dettagli del progetto "a cavallo" con la Programmazione 2000-2006 afferente l'Asse II.

Progetti a cavallo – ASSE II			
LdI	Progetto	Importo previsto (in €)	Beneficiario
II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	36.000.000,00	RFI
II.1.1	Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	29.000.000,00	RFI

### 3.2.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Per quanto riguarda l'Asse II, i principali problemi incontrati nel corso del 2010 sono riconducibili a quanto già indicato per gli interventi ferroviari nell'ambito dell'Asse I. Più propriamente, le attività di verifica espletate con riferimento alle criticità emerse per due progetti ferroviari dell'Asse I – e i conseguenti assestamenti apportati alla lista degli interventi già ammessi a finanziamento – hanno avuto dei riflessi sull'attuazione di questo Asse poiché hanno comportato l'inserimento di alcune progettualità afferenti il suo Obiettivo specifico.

Si rappresenta che, in ogni caso, tale aspetto non è da intendersi come una vera e propria criticità e che le misure rimediali adottate per affrontarlo sono state le medesime illustrate per l'Asse I al § 3.1.2 (istituzione del Tavolo Tecnico Ferroviario).

Ulteriori criticità attengono alle problematiche di carattere trasversale emerse a seguito degli audit effettuati nel 2010, per le quali si rimanda al § 2.3.

## 3.3 ASSE III

L'Asse è articolato in due obiettivi operativi: il **primo** promuove azioni tese a garantire una efficiente, efficace e trasparente gestione operativa del Programma durante il suo intero ciclo di vita; il **secondo** promuove iniziative di comunicazione, informazione e pubblicità finalizzate ad accrescere il grado di conoscenza e di consapevolezza sui diversi interventi attuati con il PON e sui risultati e impatti conseguiti dalla politica europea di coesione (ivi compreso il ruolo dell'Unione), anche attraverso la possibile costruzione di *network* sulle politiche di trasporto.

### 3.3.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi

#### 3.3.1.1 Progressi materiali e finanziari

Al 31.12.2010, a seguito dell'emanazione dei Decreti Dirigenziali con i quali è stata formalizzata la selezione di interventi a valere sull'Asse di riferimento, è stata condotta l'attività di monitoraggio che ha verificato costantemente l'attuazione delle operazioni e permesso la valorizzazione degli indicatori previsti.

L'effettivo avanzamento del Programma per il periodo di riferimento è rappresentato dalla finalizzazione della fase di selezione di progetti a valere sulle seguenti Linee di Intervento: III.1.1 (per i progetti: "Prosecuzione Servizio di Assistenza tecnica e collaborazioni individuali per la chiusura del PON Trasporti 2000-2006", "Collaborazioni di supporto alle attività di gestione, selezione e verifica degli interventi nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013", "Spese generali CdS ed altri incontri istituzionali" e "Dotazioni materiali e attrezzature d'ufficio"), III.1.4 (per i progetti: "Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013" e "Prosecuzione

Servizio di supporto all'attività di Audit del PON Trasporti 2000-2006"), III.2.1 (per il progetto: "Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013").

Di seguito si riportano le tabelle relative agli *Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse III* (Tabelle 3.7 e 3.8), nonché all'*attuazione finanziaria* al 31.12.2010 dell'Asse in termini di Costo totale, Impegni assunti e Pagamenti erogati (Tabella 3.9).

**Tabella 3.7 - Indicatori di realizzazione - ASSE III**

Indicatori di realizzazione di programma - ASSE III	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Contratti (numero)	0	10	0	2	9	9
Eventi (numero)	0	25	0	0	0	5
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	0	0	1	11

**Tabella 3.8 - Indicatori di risultato - ASSE III**

Indicatori di risultato di programma - ASSE III	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi			-	-	-	-
Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere			-	-	-	-
Miglioramento della velocità di spesa			-	-	-	-
Incremento della visibilità del PON			-	-	-	-
Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione		100%	-	-	-	-
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza		100%	-	-	-	-
Visitatori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza)			-	-	-	-

Con riferimento agli indicatori di realizzazione da Programma emergono al 31.12.2010 valori di avanzamento significativi per le tre tipologie presenti, rispetto ai relativi valori Obiettivo. Vi sono quindi avanzamenti evidenti relativamente alla numerosità dei contratti stipulati (90%) e degli eventi organizzati rispetto agli obiettivi previsionali complessivi (20%) ed infine si registrano avanzamenti relativi ai prodotti informativi e pubblicitari realizzati nel corso del 2010 (18,3% circa rispetto al valore Obiettivo). L'analisi delle variazioni intervenute permette di evidenziare un avanzamento relativo particolarmente significativo, nell'annualità 2010, dei prodotti di informazione e pubblicità (+17% circa rispetto al valore Obiettivo).

Non sono presenti valori di avanzamento degli indicatori di risultato al 31.12.2010, attendendosi avanzamenti più consistenti delle realizzazioni in essere per una quantificazione maggiormente indicativa dei relativi effetti.

**Tabella 3.9 – Importi impegnati ed erogati**

Asse III	Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
		Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
	( a )	( b )	( c )	( b/a )	( c/a )
<b>Titolo</b>	<b>38.492.410,00</b>	<b>36.403.759,96</b>	<b>10.757.547,55</b>	<b>94,57%</b>	<b>27,95%</b>

Da quanto emerge dalla tabella in cui sono messi a confronto gli importi impegnati ed erogati rispetto al contributo totale a valere sull'Asse di riferimento, si evidenzia che al 31.12.2010 è stato impegnato circa il 95% del contributo totale; mentre i pagamenti, alla stessa data, risultano essere pari a circa il 28% della totalità del contributo.

Si evidenzia pertanto, rispetto al precedente Rapporto, un incremento dell'importo impegnato pari a € 1.115.085,94 (delta positivo pari a 2,89%) ed un incremento dei pagamenti pari a € 8.045.803,18 (delta positivo pari al 20,91%).

In considerazione degli ulteriori e rilevanti fabbisogni individuati nel citato "Piano di Assistenza Tecnica" l'AdG sta valutando l'opportunità di assegnare a questo Asse nuove risorse finanziarie, così da poter alimentare risposte adeguate alle necessità e agli obiettivi del Programma.

### 3.3.1.2 *Analisi qualitativa*

Per quanto attiene il profilo qualitativo dell'Asse III, al 31.12.2010 i progressi compiuti dal PON, in rapporto agli obiettivi definiti inizialmente, sono legati all'affidamento/finalizzazione del processo di selezione per i seguenti incarichi:

- ✓ **Prosecuzione Servizio di Assistenza tecnica e collaborazioni individuali per la chiusura del PON Trasporti 2000-2006** - Incremento entro il V d'obbligo per prosecuzione Servizio di Assistenza Tecnica alla chiusura del PON Trasporti 2000-2006 - incarico affidato alla PriceWaterhouseCoopers (Asse III – Linea d'Intervento III.1.1 - Attività di assistenza tecnica alla chiusura del PON Trasporti 2000-2006);
- ✓ **Collaborazioni di supporto alle attività di gestione, selezione e verifica degli interventi nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013:** selezione di 6 profili a seguito della procedura di selezione attraverso la Banca Dati Esperti Pubbliche Amministrazioni istituita dal Dipartimento della Funzione Pubblica (Asse III – Linea d'Intervento III.1.1) per:
  - incarico per lo svolgimento delle attività connesse all'attuazione delle linee di intervento legate ai sistemi di trasporto intelligenti (I.3.1, II.2.1, II.2.2 e II.2.3) del PON Reti e Mobilità 2007-2013, a diretto supporto dell'AdG;
  - incarico per lo svolgimento delle attività connesse all'attuazione della Linea di intervento I.1.2 (Porti) del PON Reti e Mobilità 2007-2013, a diretto supporto dell'AdG;
  - incarico per lo svolgimento delle attività connesse all'attuazione del Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013, a diretto supporto dell'AdG;
  - incarico per lo svolgimento di attività di assistenza giuridico-legale del PON Reti e Mobilità 2007-2013, a diretto supporto dell'AdG;
  - incarico per lo svolgimento di attività a supporto dell'Autorità Ambientale del PON Reti e Mobilità 2007-2013;
  - incarico per lo svolgimento di attività di supporto all'Autorità di Certificazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013;
  - incarico in economia tramite procedura di evidenza pubblica per prestazioni specialistiche in materia fiscale, previdenziale e del lavoro affidato alla società FPS Studio S.r.l.;

- ✓ **Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013:** incarico affidato alla società KPMG S.p.A. tramite procedura di evidenza pubblica prevista dalla normativa sugli appalti pubblici (Asse III – Linea d'Intervento III.1.4 - Controlli);
- ✓ **Prosecuzione Servizio di supporto all'attività di Audit del PON Trasporti 2000-2006:** incarico affidato alla società KPMG S.p.A. (Asse III – Linea d'Intervento III.1.4 - Controlli) per attribuzione residuo del quinto contrattuale per prosecuzione servizio di supporto all'Autorità di Audit PON TRASPORTI 2000-2006;
- ✓ **Spese generali CdS ed altri incontri istituzionali:** tre incarichi per servizio di catering con affidamento in economia tramite procedura di evidenza pubblica prevista dalla normativa sugli appalti pubblici (Asse III – Linea d'Intervento III.1.1 - Assistenza Tecnica);
- ✓ **Dotazioni materiali e attrezzature d'ufficio:** due incarichi per servizio di fornitura materiale di cancelleria, informatica e telefonia - procedura di acquisto in rete (Asse III – Linea d'Intervento III.1.1 - Assistenza Tecnica);
- ✓ **Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013**
  - Servizio di produzione e spedizione di n. 126 targhe esplicative permanenti (Asse III – Linea d'Intervento III.2.1 - Comunicazione, Informazione e pubblicità);
  - Fornitura di n. 3 volumi dello studio "Porti e Territorio. Scenari Economici, analisi del traffico e competitività delle infrastrutture portuali del Mezzogiorno" (Asse III – Linea d'Intervento III.2.1 - Comunicazione, Informazione e pubblicità).

Per quanto riguarda il principio di flessibilità di cui all'art. 34, § 2, del Regolamento (CE) 1083/2006, al 31.12.2010 non vi sono informazioni da fornire in proposito. Tuttavia, come espresso al § 4.3.3 del PON, ai fini di incrementare l'efficacia degli interventi programmati nell'ambito di questo Asse l'Autorità di Gestione si riserva la possibilità di farvi ricorso in misura inferiore a quella indicata dal Regolamento stesso e, comunque, in maniera adeguatamente giustificata e strettamente correlata agli obiettivi del Programma. Tali azioni saranno attuate nel rispetto delle norme di ammissibilità di cui all'art. 11 del Regolamento (CE) 1081/2006 relativo al FSE.

Al 31.12.2010 risultano attivate azioni utili al perseguimento di entrambi gli obiettivi operativi in cui è declinato l'Asse:

- *Obiettivo Operativo III.1:* Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma;
- *Obiettivo Operativo III.2:* Accrescere la conoscenza del PON da parte del pubblico e dei beneficiari.

Per quanto attiene all'Obiettivo Operativo III.1, l'Autorità di Gestione, a seguito dell'espletamento delle procedure di gara previste e della stipula dei successivi contratti (il cui dettaglio è stato fornito nel RAE al 31.12.2009), ha creato le condizioni per un effettivo miglioramento della *governance* complessiva del Programma, coerentemente con le scelte assunte in passato per definire i principali ambiti da presidiare.

Anche per quanto attiene all'Obiettivo Operativo III.2, è bene sottolineare come l'andamento del Programma sia in linea con quanto stabilito in sede di programmazione.

### 3.3.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Nell'ambito dell'attuazione dell'Asse III, particolare importanza ha rivestito negli ultimi mesi del 2010 il perfezionamento del processo di selezione dei progetti, in quanto, a seguito delle

osservazioni della Commissione Europea, sono stati rivisti i format delle "Schede Gestione Progetto" e di Valutazione preliminare e definitiva. Tale attività di revisione afferente l'Asse III che ha riguardato il perfezionamento del processo di selezione (cfr. § 3.2.2) si è incentrata anche sulla predisposizione del Piano di Assistenza Tecnica che risponde all'esigenza di circoscrivere e programmare i principali ambiti operativi su cui concentrare le attività future; ciò sia in termini di rafforzamento di filoni già attivati, sia in relazione a specifici fabbisogni del Programma e/o delle Strutture amministrative più direttamente deputate all'attuazione e alla gestione degli interventi. Il Piano si configura pertanto come un "contenitore flessibile" che abbraccia ambiti operativi connessi a più Linee di Intervento del PON (e non solo a quelle espressamente previste dai Criteri di Selezione) e che potrà essere oggetto di successivi aggiornamenti sulla base di eventuali nuove esigenze conoscitive e informative.

Per le criticità rilevate relativamente all'Asse III si veda anche il § 2.3.



#### 4 GRANDI PROGETTI

Nell'anno di riferimento del presente RAE l'Elenco indicativo dei Grandi Progetti allegato al PON approvato in sede comunitaria vede di fatto confermati tutti gli interventi previsti in fase programmatica. Al riguardo nel febbraio 2011 l'AdG ha provveduto, in adempimento a quanto richiesto dalla Delibera CIPE 1/2011, a comunicare al DPS (e per conoscenza alla Commissione Europea) la lista definitiva dei GP di cui è prevista la realizzazione a valere sul PON (Nota prot. n. 1066 dell'08.02.2011).

**Tabella 4.1 – Elenco Grandi Progetti al 31.12.2010 (ammessi a finanziamento con il IV Decreto e confermati con Nota prot. n. 1066 dell'08.02.2011)**

Titolo Progetto	Beneficiario	Costo Totale	Fase in Corso	GP
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	RFI	€ 65.000.000,00	Esecuzione Lavori	Scheda presentata (SFC)
Variante linea Cancelli-Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC	RFI	€ 101.000.000,00	Progettazione Definitiva	Scheda da presentare
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	RFI	€ 135.000.000,00	Esecuzione Lavori	Scheda presentata (SFC)
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	€ 333.000.000,00	Esecuzione Lavori	Scheda presentata (SFC)
Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	AP	€ 146.600.000,00	Progettazione Definitiva / Appalto Integrato	Scheda presentata (SFC)
Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta	AP	€ 85.000.000,00	Appalto Integrato	Scheda presentata (SFC)
Caserta-Foggia: raddoppio Orsara-Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	RFI	€ 36.000.000,00	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	RFI	€ 29.000.000,00	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	RFI	€ 76.000.000,00	Progettazione Definitiva	Scheda da presentare
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	RFI	€ 153.000.000,00	Progettazione Definitiva	Scheda da presentare
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	RFI	€ 129.000.000,00	In attesa di aggiudicazione	Scheda da presentare
S.S.N. 106 Jonica- Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	ANAS	€ 179.316.288,68	Progettazione Definitiva/ Appalto Integrato	Scheda presentata (SFC)
S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT. II Stralcio funzionale. Svincolo Regalsemi - svincolo San Bartolomeo (escluso)	ANAS	€ 107.077.968,83	Progettazione esecutiva / Bando	Scheda completata
S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle e Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: Il stralcio dal km 84+154 al km 94+040	ANAS	€ 207.342.066,31	Progettazione esecutiva / Bando	Scheda completata

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Nr	LdI	GP	Beneficiario	Attuazione fisica	Attuazione finanziaria
1	I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: galleria Coreca	RFI	<p>I lavori di ricostruzione da Nord a Sud della prima canna della galleria Coreca sono iniziati il 15 giugno 2008 e sono stati completati nel pieno rispetto della tempistica prevista e in regime di interruzione totale della circolazione. L'intervento ha consentito di innalzare la velocità su questo tratto di linea fino a 200 km/h. Con la conclusione dei lavori di ricostruzione da Nord a Sud della prima canna della galleria Coreca, è stata riattivata la circolazione a doppio binario fra Amantea e Campora San Giovanni, sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria. Contemporaneamente agli interventi di ricostruzione del tunnel di 879 metri, necessari per lo stato di degrado della struttura causato dalle infiltrazioni d'acqua dal terreno, RFI ha rinnovato interamente la sede ferroviaria e le apparecchiature tecnologiche.</p> <p>Nel mese di luglio 2010 sono stati avviati gli interventi per il rinnovo della seconda canna della galleria, che comporteranno il transito dei convogli da Sud verso Nord sull'unico binario in esercizio tra Amantea e Campora San Giovanni. Il completamento è previsto entro dicembre 2011.</p>	n.d.
4	I.1.1	Nodo ferroviario di Palermo: Tratta La Malfa / EMS - Carini	RFI	<p>Tratta "C" Ente Minerario Siciliano "EMS"/La Malfa - Carini</p> <p>Di seguito si sintetizzano le principali opere in corso nella sulla tratta EMS – Carini, nell’ambito delle quale sono compresi gli interventi di cui si richiede il cofinanziamento comunitario.</p> <p>Tratta EMS-Tommaso Natale</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- opere civili della nuova fermata EMS/La Malfa</li> <li>- realizzazione viabilità sostitutiva di PL soppresso zona EMS</li> <li>- opere civili di 10 fase della nuova fermata Cardillo</li> <li>- galleria artificiale cardillo deviata propedeutica EMS cardillo tommasio n.</li> <li>- opere di linea tra EMS e cardillo</li> <li>- trincea di Tommaso Natale - paratia di sostegno, opere provvisionali di fermata</li> <li>- stazione Tommaso Natale, demolizione strutture/impianti FS dismessi.</li> </ul> <p>Tratta Tommaso Natale-Isola delle Femmine</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- consolidamento fronte roccioso zona Sferracavallo.</li> <li>- Cantierizzazione area di Tommaso n. ferracavallo</li> </ul> <p>Tratta Isola delle Femmine-Capaci</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- completamento nuova sede ferroviaria, nel tratto Isola -attraversamento A29</li> <li>- opera provvisionali tratta A29 -nuova fermata Kennedy</li> <li>- opere provvisionali per galleria artificiale kennedy.</li> </ul> <p>Tratta Capaci-Carini</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- armamento e tecnologie del doppio binario tratto Carini -Carini/Ciachea</li> <li>- realizzazione sovrappasso pedonale in stazione di Carini e fabbricato ACEI stazione di Carini</li> <li>- realizzazione viabilità S. Anna, sostitutiva di PL soppresso</li> <li>- opere civili della nuova sede in affiancamento</li> <li>- realizzazione della deviata provvisoria di Capaci</li> <li>- realizzazione del sovrappasso viario in corso Italia come viabilità sostitutiva di PL soppresso.</li> </ul> <p>Sulla tratta in questione, la fase operativa si è avviata nel febbraio 2008. Si è registrata un'intensificazione dei lavori a partire dal 2009.</p>	Sono state certificate alla Commissione Europea spese pari a € 5.984.975,73

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Nr	LdI	GP	Beneficiario	Attuazione fisica	Attuazione finanziaria
5	I.1.1	Raddoppio Palermo-Messina: Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	RFI	Dopo l'affidamento definitivo l'appaltatore ha sviluppato la Progettazione Esecutiva del raddoppio Fiumetorto-Ogliastrillo, conclusa la quale, il 21 maggio 2008 è avvenuta l'apertura dei cantieri. Sono ancora in via di conclusione le attività di ricerca archeologica e sono in corso attività di realizzazione di opere civili (corpo stradale e gallerie).	Sono state certificate alla Commissione Europea spese pari a € 21.923.766,99
7	II.1.1	Raddoppi Bari-Taranto e C.T.C. intera linea	RFI	Sono in corso opere di completamento delle tratte già attivate, nonché lavori di raddoppio precedentemente avviati	Sono state certificate alla Commissione Europea spese pari a € 8.089.793,73
8	II.1.1	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia	RFI	Dopo lo sviluppo della progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore sulla tratta Cervaro-Bovino, sono in corso le OO.CC sulla stessa sezione (tratti di rilevato e porzioni di opere d'arte in corrispondenza di interferenze varie (cavalcaferrovia).	€ 2.058.648,47
3	I.1.2	Hub portuale di Augusta	AP Augusta	Gli interventi sono ancora nella fase di progettazione. I lavori non sono iniziati.	n.d.
6	I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno porta ovest	AP Salerno	Il progetto preliminare è stato approvato dall'Autorità Portuale di Salerno con Delibera del Presidente n.150 del 31/10/2008 ed è stata avviata la fase di progettazione definitiva, con lo stralcio funzionale descritto. Il progetto definitivo, assegnato con delibera dell'Autorità Portuale di Salerno n. 152 del 31/10/2008, è diviso in due lotti anche per facilitare la cantierabilità successiva, il primo dei quali ultimato a marzo 2009, il secondo in via di ultimazione.	n.d.
9	II.1.2	SSV Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT. Tronco Svincolo Regalsemi - innesto SS n. 117 bis Lotto unico"	ANAS	È stato pubblicato sulla GUCE GU/S 137 del 17/07/2010 (210588-2010-IT) il bando di gara per l'aggiudicazione dei lavori visionabile in allegato alla presente scheda. L'aggiudicazione dei lavori è subordinata all'approvazione della scheda GP da parte dei competenti uffici della Commissione Europea.	n.d.
2	II.1.2	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	ANAS	È stato redatto e approvato dal soggetto aggiudicatore (ANAS) il Progetto Definitivo dell'intervento, successivamente trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero per l'Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare, alle pubbliche amministrazioni competenti e ai gestori di opere interferenti per l'espletamento delle procedure approvative di Legge Obiettivo.	n.d.

Il PON Reti e Mobilità 2007-2013 riporta, nell'allegato II, l'elenco indicativo dei Grandi Progetti da realizzare:

N° Progetto	Denominazione
1	Nuova linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari: Variante linea Cannello-Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC
2	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria
3	Nodo ferroviario di Palermo
4	SS 106 megalotto 4 - Collegamento SA-RC (Firmo) - SS106 (Sibari)
5	Nodo ferroviario di Bari
6	Potenziamento della linea ferroviaria Gioia Tauro - Taranto
7	Potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro
8	Potenziamento del porto di Augusta

Tale lista, redatta in fase di programmazione, è stata oggetto di modifiche e aggiornamenti, formalizzati in appositi Decreti Dirigenziali, fino ad arrivare ad un totale di 14 GP (Decreto Dirigenziale prot. n. 10288 del 27.09.2010), così ripartiti fra i Beneficiari del PON:

Numero GP per Beneficiario	RFI	ANAS	AP AUGUSTA	AP SALERNO	TOT.
	9 <sup>13</sup>	3	1	1	14

Inoltre, nel febbraio 2011 l'AdG ha provveduto, in adempimento a quanto richiesto dalla Delibera CIPE 1/2011, a comunicare al DPS (e, per conoscenza, alla Commissione Europea) la lista definitiva dei GP di cui è prevista la realizzazione a valere sul PON (nota prot. n. 1066 dell'08.02.2011):

<sup>13</sup> È in fase di eliminazione dal PON l'intervento ferroviario "Variante linea Cannello-Napoli". Pertanto, i GP a titolarità RFI risulteranno 8 anziché 9.

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

N° Progetto	Schede GP (nota prot. n. 1066 del 08.02.2011)	Note
1	Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	Previsto nell'elenco indicativo dei GP (Allegato II PON)
2	Variante linea Cancellò – Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC	Previsto nell'elenco indicativo dei GP (Allegato II PON)
3	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS Carini	Previsto nell'elenco indicativo dei GP (Allegato II PON)
4	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	Previsto nel testo del PO come "opera prioritaria da avviare"
5	Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest	Previsto nell'elenco indicativo dei GP (Allegato II PON)
6	HUB Portuale di Augusta	Previsto nell'elenco indicativo dei GP (Allegato II PON)
7	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	Previsto nel testo del PO come "possibile priorità d'azione individuabile"
8	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	Progetto "a cavallo" con il periodo di programmazione 2000-2006
9	Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	Progetto "a cavallo" con il periodo di programmazione 2000-2006
10	Raddoppio Bari - Sant'Andrea Bitetto	Interventi di potenziamento della linea ferroviaria Gioia Tauro - Taranto - Bari (previsto nell'elenco indicativo dei GP come potenziamento della linea ferroviaria Gioia Tauro - Taranto)
11	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	
12	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	Previsto nell'elenco indicativo dei GP (Allegato II PON)
13	S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle e Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: II stralcio dal km 84+154 al km 94+040	Interventi che attuano in maniera manifesta gli obiettivi strategici della linea II.1 <sup>1</sup>
14	S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT. II Stralcio funzionale. Svincolo Ragalsemi - svincolo San Bartolomeo (escluso)	

<sup>1</sup> La manifesta attuazione della strategia del Programma è stata formalizzata a seguito del Tavolo Interministeriale (MATTM - MISE - MIT) del 15.10.2009. A seguito della relativa attività istruttoria è stato possibile, pertanto, inserire gli interventi a finanziamento. L'informativa relativa a tale attività è stata resa, alla presenza della CE, in sede di Comitato di Sorveglianza del 08.06.2010

Si riportano, di seguito, le tabelle riepilogative dei Grandi Progetti "confermati", suddivisi per Beneficiario e con evidenza delle principali criticità riscontrate in fase di istruttoria delle schede da parte dei competenti uffici della CE.

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

## RFI

PON RETI E MOBILITÀ 2007/2013 - Stato di avanzamento Schede GP - RFI

Numero	Asse	Ob.	Oper.	L.i.	Titolo intervento	CCI	Quota rendicontabile PON			Ente beneficiario	Regione	Data invio scheda alla CE	Osservazioni		Data Decisione CE	Note
							Spesa totale	Quota FESR	Quota nazionale				Data richiesta CE	Data risposta AdG		
1	I	I.1	I.1.1	I.1.1	Varianti linea Cancellaro - Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC	2009IT161PR016	€ 101.000.000	€ 50.500.000	€ 50.500.000	RFI S.p.A.	Campania					Intervento in corso di sostituzione
2	II	II.1	II.1.1	II.1.1	Raddoppio Bari - Sant'Andrea Bitetto	2010IT161PR005	€ 129.000.000	€ 64.500.000	€ 64.500.000	RFI S.p.A.	Puglia					In fase di predisposizione
3	II	II.1	II.1.1	II.1.1	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S.Antonello): Fase prioritaria	2010IT161PR006	€ 153.000.000	€ 76.500.000	€ 76.500.000	RFI S.p.A.	Calabria					In fase di predisposizione
4	II	II.1	II.1.1	II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	2009IT161PR013	€ 76.000.000	€ 38.000.000	€ 38.000.000	RFI S.p.A.	Sicilia					Pronta per l'invio alla CE
5	I	I.1	I.1.1	I.1.1	Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	2009IT161PR008	€ 65.000.000	€ 32.500.000	€ 32.500.000	RFI S.p.A.	Calabria	17/12/2010	16/03/2011			Integrazioni in corso di predisposizione
6	I	I.1	I.1.1	I.1.1	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS Carini	2009IT161PR011	€ 135.000.000	€ 67.500.000	€ 67.500.000	RFI S.p.A.	Sicilia	22/10/2010	16/12/2010	04/05/2011		Integrazioni in istruttoria presso la CE.
7	I	I.1	I.1.1	I.1.1	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	2009IT161PR012	€ 333.000.000	€ 166.500.000	€ 166.500.000	RFI S.p.A.	Sicilia	09/12/2009	10/02/2010 30/07/2010 30/11/2010	18/05/2010 06/10/2010 23/02/2011		Pronto per Decisione CE (4 aprile 2011)
8	II	II.1	II.1.1	II.1.1	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia. Raddoppio delle tratte: Cervaro-Bovino e Bovino-Orsara	2009IT161PR019	€ 36.000.000	€ 18.000.000	€ 18.000.000	RFI S.p.A.	Puglia	01/10/2009	23/11/2009	26/11/2009	18/12/2009	Scheda GP approvata - C(2009)10517
9	II	II.1	II.1.1	II.1.1	Raddoppi Bari-Taranto e C.T.C. intera linea	2009IT161PR017	€ 29.000.000	€ 14.500.000	€ 14.500.000	RFI S.p.A.	Puglia	01/10/2009	23/11/2009	26/11/2009	18/12/2009	Scheda GP approvata - C(2009)10514

### RFI – Dati relativi alle schede

Schede presentate:	5
<i>Di cui approvate</i>	2
Schede da presentare:	3
<b>Totale GP:</b>	<b>8</b>

### RFI – Dati relativi alle osservazioni

Osservazioni pervenute:	7
Osservazioni a cui è stata fornita risposta:	6
Osservazioni da produrre:	1

Con riferimento all'intervento relativo alla “Variante di Cancellaro-Napoli”, si segnala che lo stesso, attualmente inserito a decreto, sarà eliminato dal parco progetti del PON per via delle tempistiche attuative non coerenti con quelle del Programma.

Le schede relative agli interventi “Raddoppio Bari-S.Andrea Bitetto” e “Metaponto-Sibari-Paola” sono attualmente in fase di predisposizione.

La scheda relativa all'intervento “Velocizzazione Catania-Siracusa” è in avanzata fase di predisposizione ed è prossimo il suo invio alla CE.

Delle 5 schede presentate sono state formulate, per ciascuna, delle osservazioni.

## **RFI**

Le uniche schede approvate con Decisione CE, ad oggi, sono due e riguardano gli interventi ferroviari a cavallo (“Raddoppio Bari-Taranto” – Decisione CE C2009 10514 del 18/12/2009 - e “Caserta-Foggia: tratta Cervaro-Bovino/Bovino-Orsara” - Decisione CE C2009 10517 del 18/12/2009).

I restanti 3 interventi (“Galleria Coreca”, “Nodo di Palermo” e “Fiumetorto Ogliastrillo”) sono attualmente in fase di istruttoria presso la CE. Con specifico riferimento alla scheda del Progetto “Raddoppio Palermo-Messina, tratta Fiumetorto Ogliastrillo” vale sottolineare come l’iter approvativo del formulario sia stato più volte bloccato a causa di criticità legate alla necessità di garantire l’effettiva addizionalità delle risorse destinate ai progetti ferroviari, nonché al bisogno di reindirizzare il parco progetti del PON verso una maggiore aderenza alla strategia complessiva contenuta nel Quadro Strategico Nazionale. Inoltre, tale scheda risulta essere da più di un mese “pronta per decisione” (secondo quanto segnalato dal sistema SFC) senza, però, che tale decisione sia effettivamente intervenuta.

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

## ANAS

PON RETI E MOBILITA' 2007/2013 - Stato di avanzamento Schede GP - ANAS

Numero Asse	Ob. Oper.	L.I.	Titolo intervento	CCI	Quota rendicontabile PON			Ente beneficiario	Regione	Data invio scheda alla CE	Osservazioni		Data Decisione CE	Note
					Spesa totale	Quota FESR	Quota nazionale				Data richiesta CE	Data risposta AdG		
1	II	II.1	II.1.2	S.S. 96. Progetto dei lavori di ammodernamento con adeguamento alla sez. III CNR del tronco fine Variante di Toritto - Modugno, compreso la Variante di Palo del Colle e Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: il stralcio dal km 84+154 al km	2010IT161PR003	€ 207.342.066	€ 103.671.033	€ 103.671.033	ANAS S.p.A.	Puglia				Manca Dichiarazione Natura 2000 per il secondo stralcio.
2	II	II.1	II.1.2	S. S. V. Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT, il Stralcio funzionale - Svincolo Regalsemi - svincolo San Bartolomeo (escluso)	2010IT161PR002	€ 107.077.969	€ 53.538.984	€ 53.538.984	ANAS S.p.A.	Sicilia	21/04/2011			In istruttoria presso la CE
3	II	II.1	II.1.1	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	2009IT161PR009	€ 179.316.289	€ 89.658.144	€ 89.658.144	ANAS S.p.A.	Calabria	02/12/2009	28/01/2010 20/04/2011	15/03/2011	Ulteriori Integrazioni in fase di predisposizione

### ANAS – Dati relativi alle schede

Schede presentate:	2
Di cui approvate:	0
Schede da presentare	1
<b>Totale GP:</b>	<b>3</b>

### ANAS – Dati relativi alle osservazioni

Osservazioni pervenute:	2
Osservazioni a cui è stata fornita risposta:	1
Osservazioni da produrre:	1

I Grandi Progetti stradali ad oggi ammessi a finanziamento sono 3:

- 1) SS 96: la scheda è pronta e sarà inviata alla CE non appena disponibile la relativa documentazione di carattere ambientale;
- 2) SSV Licodia Eubea: al 31.12.10 la scheda è in corso di istruttoria presso i competenti uffici della CE e non sono pervenute osservazioni;
- 3) SSN 106 jonica "Firmo-Sibari": l'intervento è stato ammesso a finanziamento PON con Decreto 6650 del 16.06.2009 ed è ricompreso nell'Allegato II - "Elenco indicativo dei Grandi Progetti" - al Programma Operativo Decisione 6318 del 07.12.2007. Nonostante il suo inserimento sia stato concordato in fase di programmazione con la Commissione stessa, l'istruttoria della scheda è stata ulteriormente sospesa adducendo, fra l'altro, perplessità circa il futuro rispetto sia della tempistica indicata che della normativa in materia di appalti.



PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

## AUTORITÀ PORTUALI

PON RETI E MOBILITÀ 2007/2013 - Stato di avanzamento Schede GP - A.A.P.P.

Numero	Asse	Ob.	Oper.	L.I.	Titolo intervento	CCI	Quota rendicontabile PON			Ente beneficiario	Regione	Data invio scheda alla CE	Osservazioni		Data Decisione CE	Note
							Spesa totale	Quota FESR	Quota nazionale				Data richiesta CE	Data risposta AdG		
1	I	I.1	I.1.2		HUB Portuale di Augusta	2009IT161PR010	€ 85.000.000	€ 42.500.000	€ 42.500.000	Autorità Portuali	Sicilia	18/02/2011	06/05/2011			Integrazioni in corso di predisposizione
2	I	I.1	I.1.2		Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest	2009IT161PR015	€ 146.600.000	€ 73.300.000	€ 73.300.000	Autorità Portuali	Campania	01/03/2010	24/03/2010 09/07/2010 04/03/2011	23/04/2010 22/10/2010 04/05/2011		Integrazioni in istruttoria presso la CE

AAPP – Dati relativi alle schede	
Schede presentate:	2
Di cui approvate:	0
Schede da presentare	0
<b>Totale GP:</b>	<b>2</b>

AAPP – Dati relativi alle osservazioni	
Osservazioni pervenute:	4
Osservazioni a cui è stata fornita risposta:	3
Osservazioni da produrre:	1

L'Hub portuale di Augusta è stato ammesso a finanziamento a valere sul PON con Decreto 6650 del 16.06.2009 ed è ricompreso nell'Allegato II - "Elenco indicativo dei Grandi Progetti" - al Programma Operativo Decisione 6318 del 07.12.2007. Tale intervento rappresenta uno dei capisaldi territoriali per lo sviluppo della Piattaforma tirrenico-ionica e il suo inserimento nella lista indicativa dei Grandi Progetti è stato concordato con la CE già in fase di programmazione. Nonostante ciò, nelle osservazioni pervenute si affiancano, alle pertinenti richieste di carattere tecnico, anche delle riflessioni che mettono in discussione la strategia alla base del Programma (appartenenza del porto alla rete TEN-T, o al Corridoio 21 delle Autostrade del Mare e antagonismo rispetto all'hub portuale di Gioia-Tauro).

Con riferimento al Porto di Salerno, invece, vale la pena rimarcare che l'intervento è stato oggetto di molteplici osservazioni. Alle tre richieste ufficiali (i cui estremi sono riportati nella suindicata tabella riepilogativa), si aggiungono una serie di interlocuzioni informali che, in alcuni casi, hanno causato un aggravio della documentazione da produrre con conseguente prolungamento della tempistica di approvazione. Di fatto, la scheda risulta essere in istruttoria presso la CE da oltre un anno (dal mese di marzo 2010) nonostante sia stato fatto anche un focus alla presenza della CE e inviata la documentazione completa.

## 5 ASSISTENZA TECNICA

Per il perseguimento del duplice obiettivo dell’Asse III “Assistenza Tecnica” sono messe a disposizione apposite risorse finanziarie, così da permettere all’Autorità di Gestione di attuare tutte le iniziative promosse dal Programma nel rispetto dei termini regolamentari e nella garanzia dell’implementazione di efficaci e tempestivi sistemi di sorveglianza, controllo, valutazione e comunicazione delle stesse.

In particolare, l’Asse III prevede l’attivazione di forme di accompagnamento e cooperazione interistituzionale finalizzate a rafforzare le competenze tecniche e di governo dei diversi soggetti coinvolti nell’attuazione del Programma. Nell’ambito di tali attività sono quindi previste azioni finalizzate a individuare – in relazione alla fattispecie degli interventi oggetto del Programma – gli ostacoli insorgenti rispetto all’avanzamento fisico e finanziario degli interventi stessi, a circoscrivere le cause specifiche e contingenti, a predisporre le possibili soluzioni rimediali e ad attivare le conseguenti azioni correttive; detti profili di azione si rendono necessari anche in considerazione delle difficoltà registrate nel periodo 2000-2006 nell’affrontare le problematiche gestionali e realizzative di interventi ad elevata complessità ingegneristica, tecnologica e territoriale. L’Asse accoglie dunque le disposizioni del QSN là dove indica l’opportunità che i Programmi Operativi contribuiscano in tal senso *“attraverso l’adozione di robusti meccanismi di selezione delle priorità, nelle quali concentrare risorse e obiettivi operativi di velocizzazione dei tempi di realizzazione, ricercando una maggiore integrazione del disegno progettuale con i vincoli della pianificazione territoriale e paesistica e di uso del territorio, accompagnando l’iter di maturazione del progetto, anticipando i momenti e resolvendo i motivi di possibili rallentamenti”*.

Per il perseguimento degli obiettivi dell’Asse “Assistenza Tecnica” l’Autorità di Gestione si avvale sia dei supporti operativi e conoscitivi delle proprie strutture tecnico-amministrative sia di supporti consulenziali esterni attivati mediante procedure di evidenza pubblica.

In particolare, per quanto attiene alle strutture tecnico-amministrative e i supporti consulenziali esterni che ricoprono le attività di gestione, certificazione e controllo, si veda l’Allegato 3 al presente Rapporto *“Prospetto di sintesi dell’organico a disposizione delle tre Autorità”*. Ulteriori dettagli sono forniti nel Sistema di Gestione e Controllo che, alla data di stesura del presente Rapporto, è in fase di aggiornamento.

La dotazione dell’Asse è pari all’1,4% delle risorse complessivamente attribuite al Programma, nel rispetto di quanto disposto dall’art. 46, co. 1, lett. a), del Regolamento (CE) 1083/2006.

Relativamente ai servizi “di supporto” previsti nell’ambito di questo Asse, essendosi espletate tutte le procedure di aggiudicazione ed avendo sottoscritto i rispettivi contratti, sono state attivate le cinque linee di intervento previste dall’Asse III:

- Assistenza tecnica (III.1.1.);
- Monitoraggio (III.1.2.);
- Valutazione, studi e ricerche (III.1.3.);
- Controlli (III.1.4.);
- Comunicazione, informazione e pubblicità (III.2.1.).

## 6 INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ

### 6.1 ATTUAZIONE DEL PIANO DI COMUNICAZIONE

Le prestazioni di cui al Contratto n. 3216 di Rep. del 16 aprile 2009, stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il RTI OC&M Srl - Renzi & Partners Srl - National Computer Snc – Soleil 2000 Srl e relativo allo svolgimento delle attività di comunicazione relative al PON Reti e Mobilità, sono state avviate con verbale prot. n. 11285/R.U. dell'08.10.2009.

Nello specifico di seguito si dà evidenza delle varie attività poste in essere per l'anno 2010:

- **Eventi (convegni, seminari, workshop).** Tra giugno e novembre 2010 si sono svolti nelle regioni Puglia (9/06/2010 Bari), Campania (22/09/2010 Napoli), Calabria (16/11/2010 Lamezia Terme) e Sicilia (30/11/2010 Termini Imerese) quattro workshop dedicati all'attività di ascolto degli operatori della logistica in vista dell'attivazione della Linea d'Intervento I.4.1 "Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche". Tutti gli eventi si sono aperti con una rapida esposizione dell'indagine condotta dall'Istituto DOXA presso un campione di operatori del settore della logistica delle Regioni interessate. In seguito i partecipanti sono stati suddivisi in tavoli di lavoro dove, grazie all'applicazione della metodologia GOPP (Goal Oriented Project Planning), sono state individuate le principali criticità esistenti nel settore e le azioni finanziabili nell'ambito della sopra citata Linea di Intervento. La sintesi dei risultati ottenuti nel corso dei quattro workshop e le indagini svolte dalla Doxa sono state pubblicate sul sito [www.mit.gov.it/ponreti](http://www.mit.gov.it/ponreti).
- **Indagini DOXA.** L'Istituto DOXA ha realizzato, nel periodo maggio-giugno 2010, quattro indagini presso gli operatori della logistica delle Regioni Obiettivo Convergenza (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia). Ogni indagine ha coinvolto 30 operatori del settore logistico ed il questionario elaborato ha avuto come obiettivo quello di sondare:
  - il profilo delle aziende del settore;
  - le caratteristiche delle attività svolte;
  - l'andamento delle attività e le prospettive di sviluppo;
  - la valutazioni su caratteristiche, potenzialità e criticità rispetto al processo logistico;
  - la conoscenza e le opinioni nei confronti delle attività di incentivazione;
  - l'interesse nei confronti del workshop e la disponibilità a partecipare e a presentare la propria *case-history*.

La DOXA ha poi provveduto ad analizzare e rielaborare le interviste effettuate in quattro report presentati nel corso dei sopra citati workshop.

- **Sito Web.** Dal mese di maggio 2010 il sito dedicato al Programma è online alla pagina [www.mit.gov.it/ponreti](http://www.mit.gov.it/ponreti). Si è proceduto alla periodica implementazione dei contenuti, sia in termini di informazioni (news, eventi etc.) che per quanto attiene alla documentazione resa disponibile agli utenti (resoconti della sedute del CdS, del GLT, rassegne stampa, documentazione, ecc.).

Alla data di redazione del presente Rapporto il sito è in fase di rielaborazione per renderlo maggiormente accessibile e fruibile da parte degli utenti. In particolare è previsto:

- l'aggiornamento della mappatura degli interventi;
- l'inserimento di box dedicati al Comitato di Indirizzo e Attuazione (CIA) ed al Gruppo di lavoro Sostenibilità Ambientale;

- la riorganizzazione della sezione Documentazione;
- la realizzazione di una apposita sezione dedicata agli adempimenti comunitari in materia di cartelli di cantiere e targhe esplicative permanenti.
- **Pubblicazioni e Materiali di supporto.** Nel mese di maggio 2010, in occasione della partecipazione dello stand dedicato al Programma alla manifestazione fieristica FORUM PA di Roma, è stato stampato il depliant (n. 3.400 copie) realizzato in un fuori formato (12x12) con una struttura a doppia apertura.

Nel mese di giugno 2010 sono stati pubblicati il primo volume della collana Quaderni del PON Reti e Mobilità dal titolo "Portualità del Sud Italia e strategie del PON" (n. 1.000 copie) ed il libro fotografico "Istantanee dal territorio" (n. 1.000 copie), con allegato un reportage video, avente ad oggetto il porto di Taranto e l'interporto di Bari. Entrambe le pubblicazioni sono state distribuite nel corso del Comitato di Sorveglianza tenutosi a Bari il 9 giugno 2010.

All'atto di stesura del presente Rapporto è stato inoltre pubblicato un volume speciale della sopra citata collana monografica dal titolo "I Focus territoriali. Azioni per una programmazione condivisa dello sviluppo infrastrutturale".

- **Fiere.** Il PON ha partecipato con un proprio stand espositivo alla manifestazione fieristica FORUM PA, tenutasi a Roma dal 17 al 20 maggio 2010. In particolare lo stand si è caratterizzato per una struttura aperta (130 mq), in tubolare in acciaio, pannelli in MDF e in plexiglass opalino bianco retroilluminato, grazie alla quale è stato possibile creare un'alternanza di superfici verticali ed orizzontali completamente graficizzate. Nel corso della rassegna fieristica sono stati distribuiti, oltre al depliant, i seguenti gadget:
  - n. 1.000 penne a sfera in plastica biodegradabile complete di stampa del logo ufficiale del PON Reti e Mobilità 2007-2013;
  - n. 1000 matite a grafite con capsula di metallo complete di stampa del logo ufficiale del PON Reti e Mobilità 2007-2013;
  - n. 500 borse cotone complete di stampa in quadricromia su un lato del composit delle immagini della creatività.
- **Servizi Pubblicitari.** Nel periodo di riferimento sono stati effettuati tre flight pubblicitari (febbraio 2010, maggio-giugno 2010, dicembre 2010, febbraio 2011) che hanno interessato i seguenti mezzi di comunicazione:

**Stampa quotidiana nazionale:** n. 16 uscite complessive su: Corriere della Sera (1) - Il Giornale (2) - Libero (1) - Avvenire (2) - Il Foglio (1) - Il Messaggero (3) - Il Tempo (1) - Sole 24 Ore (2) - Sole 24 Ore Speciale Forum PA (1); Italia Oggi (1); La Repubblica Ed. Roma - Speciale Forum PA (1).

**Stampa quotidiana Locale:** n. 12 uscite su *Il Mattino* (2) - *Il Quotidiano di Puglia* (2) - *La Gazzetta del Sud* (2) - *La Gazzetta del Mezzogiorno* (2) - *La Sicilia* (2) - *Il Giornale di Sicilia* (2).

**Stampa Quotidiana Estera:** n. 2 focus su *The Independent* (1) e *Les Echos* (1).

**Stampa periodica finanziaria:** n. 4 uscite su: *Il Mondo* (1) - *Anci Rivista* (1) - *Ambiente* (1) - *Le Formiche* (1).

**Stampa periodica generalista:** n. 12 uscite su: *Panorama* (2) - *Sorrisi Canzoni TV* (1) - *Famiglia Cristiana* (1) - *Gente* (1) - *Di Più TV* (1) - *Di Più* (1) - *Telesette* (2) - *L'Espresso* (1) - *Sette Magazine* (1) - *Oggi* (1).

**Free Press:** n. 2 uscite su *Metro* edizione di Roma (1) e *Leggo* edizione di Roma (1).

**Internet:** complessive 6.133.606 impressions in numerosi siti di informazione online tra i quali: borsaitaliana.it, ilsole24ore.com, quotidiano.net, restodelcarlino.it, lanazione.it, ilgiorno.it, iltempo.it, secoloXIX.it, quotidianodellabasilicata.it, quotidianodellacalabria.it, messaggero.it, il velino.it, gazzettadelsud.it, lagazzettadelmezzogiorno.it, lasicilia.it, gds.it, siciliaonline.it, lasiciliaweb.it, ilgiornale.it, panorama.it, reuters.it.

**Televisioni Locali:** complessivi 504 passaggi (30'') distribuiti nelle seguenti emittenti locali: *Telecapri – Telecaprisport – Telecaprinotizie - Antenna Sicilia - Video Calabria – Telecolor – Telenorba – TelespazioTv - Reggio Tv - Video Mediterraneo - Napoli Canale 21 – Telerama - TRP Messina - TGS Telegiornale di Sicilia.*

**Radio Locali:** complessivi 1.296 passaggi sulle seguenti emittenti: *Radio Margherita Campania - Radio CRC - Radio Bussola - Radio Magic2 - Radio Margherita Puglia - Radio Italia Anni 80 Puglia - Radio Salento - Radio Venere - Radio Margherita Calabria - Radio Juke Box Calabria - Radio Enne Lamezia - Radio Italianissima - Radio Sound - Radio Margherita Sicilia - Radio Juke Box Sicilia - Radio Antenna dello Stretto - Radio Marte - Radio Alfa - Radio Magic - Radio Puglia - Radio Selene - Studio 54 Network - Radio Ricordi - Radio Libera Bisignano - Radio Telecolor - Radio Smile.*

**Affissione statica:** complessive 1.787 affissioni (poster, standardi bifacciali, parapetonali; standardi grande formato bifacciale) a Roma (1.690), Napoli (25), Bari (20), Catanzaro (3) Reggio Calabria (4), Palermo (25) Catania (20).

**Affissione dinamica:** retrobus Roma (60); video bus Roma (1.945 passaggi spot).

**Adempimenti previsti dai Regolamenti Comunitari.** Con Note prott. nn. 13703/R.U. del 20.12.2010 e 525/R.U. del 20.01.2011 l'AdG ha richiamato l'attenzione dei Beneficiari e dei Responsabili di Linea d'Intervento al rispetto degli adempimenti in materia di cartelli di cantiere e targhe esplicative (Regolamento CE 1828/2006), ricordando che l'apposizione degli stessi è condizione vincolante ed essenziale (come riportato anche nelle Convenzioni stipulate) al fine dell'erogazione dei finanziamenti. Inoltre, per facilitarne la realizzazione, ha fornito ai Beneficiari i layout dei cartelli e delle targhe nonché i loghi (UE, QSN, PON e MIT) in formati adeguati alla stampa.

All'atto di redazione del presente Rapporto è stata ottenuta evidenza dei cartelli e delle targhe installati nel Porto di Messina, presso gli aeroporti di Taranto, Brindisi e Napoli (Beneficiario ENAV), e in corrispondenza delle tratte ferroviarie afferenti il Nodo Ferroviario di Palermo e la linea Caserta-Foggia (Beneficiario RFI). A tal proposito si vedano le foto inserite nell'Allegato 4 al presente Rapporto.

È stato inoltre pubblicato nella sezione dedicata alla Comunicazione (con un link anche dalla Homepage) l'Elenco dei Beneficiari contenente i nominativi degli stessi, i progetti finanziati e l'importo suddiviso in impegnato, certificato ed erogato (art. 7 del Reg. CE 1828/2006).

Come detto al paragrafo 2.7.2, nell'ambito delle attività di valutazione è stata realizzata una prima ricognizione sull'efficacia degli strumenti comunicativi adottati. Nel seguito si riportano i principali esiti e le indicazioni scaturite da tale analisi.

Lo stato di avanzamento delle attività di comunicazione del PON Reti e Mobilità fin qui osservabili ha consentito di evidenziare alcuni apprezzabili risultati così sintetizzabili:

- la rispondenza e **coerenza complessiva delle azioni** fino ad oggi messe in campo rispetto agli obiettivi generali del Programma, così come esplicitati nel Piano di Comunicazione (PdC);
- la **completezza dei prodotti/azioni** di comunicazione diffusi e realizzati rispetto alle indicazioni del PdC;

- l'**attenzione alle esigenze di diversificazione** dei prodotti e azioni di comunicazione messe in campo rispetto ai target destinatari, nei diversi segmenti individuati dal PdC;
- l'**attenzione alle azioni di visibilità** del Programma (Fiere, sito web, depliant, campagna pubblicitaria e creatività, spot-video);
- l'attenzione agli **aspetti di approfondimento tematico**, per una comunicazione di settore destinata ad un pubblico specialistico attraverso i Quaderni, utili a informare sugli aspetti di complessità del Programma;
- la **qualità, coerenza, eleganza formale** delle scelte grafico-visuali dei diversi prodotti realizzati, che offrono un'immagine riconoscibile e chiara al Programma;
- la positiva **collaborazione con gli altri servizi di AT** nello sviluppo delle attività finalizzate all'attivazione della linea di intervento dedicato agli incentivi agli operatori della logistica. Tale attività coglie inoltre l'obiettivo di utilizzare gli strumenti comunicativi al servizio del rafforzamento delle reti partenariali.

Nell'ambito dell'approfondimento è stato realizzato un focus valutativo sul sito web che costituisce, per sua natura, lo strumento di maggiore visibilità, impatto e fruibilità delle attività di comunicazione del PON. Data la sua rilevanza, il sito web è risultato dall'analisi suscettibile di assumere maggiore centralità nella strategia di comunicazione complessiva, adottando una serie di scelte evolutive che tengano conto di alcune indicazioni riguardanti la possibilità di:

- rafforzare la componente di "narrazione" del Programma al pubblico di interesse, **potenziando i contenuti dinamici del sito** (notizie, in primo piano, in evidenza), attraverso una ri-progettazione dell'home page;
- dare **maggiore evidenza ai contenuti territoriali/regionali** del Programma attraverso dei focus periodici;
- potenziare l'uso del **sito quale veicolo moltiplicatore** dei diversi prodotti/contenuti di comunicazione realizzati (esempio: abstract/anticipazioni dei "Quaderni");
- utilizzare il sito come elemento di visibilità dello **stato di attuazione degli investimenti** anche in termini finanziari (ad esempio: offrendo maggiori informazioni in merito ai "Numeri" del Programma, con grafici, tabelle, rappresentazioni quantitative). Ciò attraverso l'utilizzo di dati già disponibili, anche sotto il profilo della loro rappresentazione, all'interno del SIPONREM;
- incrementare le **occasioni di integrazione** fra il sito del PON e il sito del Ministero delle Infrastrutture, ma anche altri siti tematici e istituzionali, al fine di moltiplicare gli effetti di visibilità del Programma e la possibilità di fornire informazioni sull'evoluzione delle politiche di interesse per il PON.

## 7 VALUTAZIONE COMPLESSIVA

Nel corso del 2010 il PON Reti e Mobilità ha compiuto importanti passi nella direzione di una declinazione operativa e successiva implementazione della strategia, definita in fase di programmazione, nella sua interezza. Ciò attraverso un'azione da parte dell'Autorità di Gestione che ha operato su due principali fronti:

- l'**asestamento delle linee di intervento già attivate** attraverso la risoluzione delle criticità manifestatesi nel corso del 2009 e la conseguente **individuazione di alcune progettualità sostitutive** di interventi affetti da problematiche di ordine procedurale, difficilmente superabili in tempi compatibili con l'arco di programmazione;

- l'**attivazione di quasi tutte le linee di intervento** che fino alla precedente annualità non avevano registrato avanzamenti procedurali significativi.

Rispetto al primo punto, l'azione dell'Autorità di Gestione si è concentrata prevalentemente sugli **interventi a carattere ferroviario** in ragione sia di alcune pesanti criticità rilevate che della valenza strategica conferita dal PON a questa modalità di trasporto. Nell'ambito del tavolo tecnico permanente attivato con il Beneficiario RFI è stato possibile individuare un insieme di nuove progettualità che sono andate a integrare gli interventi inizialmente ammessi a finanziamento tali da garantire livelli di previsione attuativa compatibili con gli obiettivi di spesa. Nel fare ciò si è posta particolare attenzione al rispetto della strategia del PON e all'accoglimento delle osservazioni formulate dalla Commissione Europea con specifico rafforzamento di alcune direttrici ritenute fondamentali per il trasporto ferroviario delle merci, quali la Gioia Tauro-Taranto-Bari.

Oltre alle opere a carattere ferroviario, l'**interlocuzione con gli altri Beneficiari** ha consentito di portare a un più alto livello di avanzamento procedurale le linee di intervento dedicate allo sviluppo delle infrastrutture portuali, interportuali e di collegamento stradale, incrementando altresì il numero degli interventi ammessi a finanziamento.

Con riferimento alle Linee non ancora attivate al 2009, il programma registra l'individuazione di un primo insieme di **interventi di Intelligent Transport Systems (ITS)** a valere sulla Linea I.3.1, frutto di una collaborazione con la Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione del Ministero e di un processo di concertazione con gli interlocutori regionali.

Nell'ambito della **Linea I.4.1 dedicata agli incentivi a favore degli operatori della logistica**, inoltre, si è concluso il lungo e innovativo processo volto a individuare i fabbisogni delle realtà territoriali. Tale percorso ha previsto la realizzazione di quattro workshop, uno in ciascuna delle Regioni Convergenza, in cui, tramite l'utilizzo di tecniche partecipative, sono state indagate e raccolte le istanze degli operatori. Così è stato possibile precisare i contenuti dell'azione, elaborare il bando e i relativi formulari e operare le verifiche tecniche inerenti gli aspetti normativi in tema di regimi di aiuto. Tale operazione, in ragione soprattutto di una normativa che lascia ampi margini a interpretazioni non sempre univoche e assertive, ha richiesto una tempistica più dilatata rispetto alle iniziali previsioni. Nonostante ciò, compatibilmente con i tempi delle procedure legate alla notifica degli aiuti, la Linea potrà vedere la sua completa attivazione nel corso del 2011 con l'emanazione del relativo bando.

La sintesi di questo complessivo avanzamento è rappresentata dal già citato **IV Decreto che ha formalizzato l'ammissione a finanziamento di quasi la totalità (97%) delle risorse programmate**.

Altri elementi utili a valutare il livello di attuazione raggiunto sono rappresentati da:

- le risorse attivamente mobilitate, ovvero la quota di costi ammessi a finanziamento riferibili a progetti per i quali si sono registrati impegni, pari a circa la metà del totale dei costi ammessi;
- il quadro delle convenzioni stipulate con i seguenti Beneficiari: ENAV; ANAS; Regione Puglia per il progetto relativo all'interporto regionale e al progetto SITIP II (ITS); RFI; Autorità Portuali di Gioia Tauro, Augusta, Salerno, Messina, Brindisi, Napoli, Taranto;
- la presenza di sole due Linee di Intervento (la I.2.2 relativa agli Interporti e la I.3.1 relativa agli ITS), marginali in termini di rilevanza finanziaria, che non hanno registrato un significativo avanzamento procedurale;
- l'accelerazione impressa alle procedure di presentazione dei Grandi Progetti per l'approvazione da parte della CE.

Accanto a questi progressi sul fronte degli interventi il Programma ha subito **evoluzioni anche sotto il profilo della governance e dei meccanismi di gestione e sorveglianza** sull'attuazione. Nel corso del 2010, infatti, è progressivamente entrato a regime il SIPONREM il sistema informativo dedicato alle attività di monitoraggio che, oltre a rispettare gli standard riguardanti il contenuto e le procedure di alimentazione della Banca dati unitaria nazionale (Protocollo Unico di Colloquio e relativo Tracciato unico dei dati di monitoraggio), è dotato di funzionalità aggiuntive per l'analisi e la rappresentazione dei dati, il supporto alle attività di controllo e di una *repository* documentale.

Si è inoltre concluso il percorso di **elaborazione del Piano di Monitoraggio Ambientale**, che redatto da esperti esterni, ha beneficiato delle indicazioni metodologiche del Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale ed è stato condiviso con l'ISPRA, il Servizio VAS e la *Task Force* del PON Governance e Assistenza Tecnica (Linea 2 VIA-VAS) del Ministero dell'Ambiente. Il piano, che ha avviato la sua fase implementativa, si configura come una possibile *best practice* in quanto prima concreta applicazione a livello nazionale delle normative in materia di monitoraggio ambientale di programmi cofinanziati dai Fondi strutturali.

Infine, hanno preso pieno avvio le **attività di valutazione** del Programma attraverso l'elaborazione di alcuni primi contributi *on going* volti a sostenere e accompagnare i processi attuativi e gestionali (revisione indicatori, monitoraggio ambientale, focus territoriali e workshop sulla logistica) e la realizzazione di approfondimenti a carattere più strettamente valutativo sia di carattere settoriale (trasporto ferroviario) che trasversale (valutazione complessiva sull'avanzamento).

Sul fronte della governance del Programma la dimensione della Politica Regionale Unitaria, parzialmente sacrificata a seguito della rimodulazione dei Fondi FAS, ha visto un'azione di recupero attraverso l'attivazione nell'ambito del Comitato di Indirizzo e Attuazione (CIA) della "Programmazione nazionale Reti e Mobilità" di **un più serrato confronto e coordinamento con le Regioni**. Ciò anche attraverso la realizzazione di un primo ciclo di incontri (focus territoriali) svoltisi tra marzo e aprile 2010 nelle quattro Regioni Convergenza volti a:

- consolidare e condividere il patrimonio conoscitivo esistente;
- prevenire o portare in emersione eventuali criticità
- rafforzare o attivare ex novo sinergie e complementarietà tra interventi nazionali e regionali;
- individuare eventuali nuovi interventi da finanziare sia con il PON che attraverso altri strumenti programmatori di livello nazionale (Fondo Infrastrutture, Legge Obiettivo) e regionale (FESR, FAS).

A fronte del quadro sopra restituito, comunque, **persistono elementi di criticità che non possono essere sottovalutati**. Sul fronte dell'**avanzamento finanziario**, nonostante per il 2010 e, in previsione per il 2011, sia ragionevolmente possibile ipotizzare il rispetto dei vincoli posti a livello comunitario e recentemente introdotti anche a livello nazionale (Delibera CIPE n. 1/2011 e conseguenti "Iniziative di accelerazione e riprogrammazione dei Programmi comunitari 2007-2013" approvate dal Comitato Nazionale del QSN nella seduta del 30 marzo 2011), gli indicatori relativi alla capacità di impegno e di spesa mostrano percentuali ancora basse.

Anche sul **fronte procedurale** si registra uno stadio progettuale e previsioni di conclusione lavori collocate nelle vicinanze del termine di elegibilità della spesa per un numero significativo di interventi. A ciò si aggiungono inoltre alcuni interventi ammessi a finanziamento che attualmente vedono fissata la loro conclusione oltre il 2015 e che potrebbero essere oggetto di un'attività a carattere programmatico.

Con riferimento al **sistema organizzativo e procedurale** che sottende alle attività di gestione e controllo del Programma, le diverse **attività di audit** svolte dalla Corte dei Conti Europea, dalla



Commissione Europea e dall'Autorità di Audit hanno messo in luce alcuni profili di criticità che attengono principalmente al processo di selezione degli interventi. In merito a tale osservazioni l'AdG ha attivato alcune azioni correttive. Le modifiche/integrazioni intervenute nel processo di revisione attualmente in corso saranno pertanto recepite nella finalizzazione del Si.Ge.Co. e del Manuale Operativo delle Procedure di cui si dirà nel RAE 2011.

Un significativo apporto al superamento di tali criticità, inoltre, può e deve essere ricercato in un efficace utilizzo degli strumenti sviluppati per agevolare lo scambio delle informazioni e della documentazione attinente il contenuto progettuale degli interventi e il monitoraggio sull'attuazione attualmente sfruttati al di sotto delle loro ben più elevate potenzialità. Ciò anche attraverso un più stringente richiamo degli Enti Beneficiari al rispetto degli oneri stabiliti nelle Convenzioni in merito a un tempestivo e maggiormente esaustivo trasferimento dei dati e delle informazioni in loro possesso.

In conclusione, alla luce degli elementi di forza e di debolezza sopra richiamati, il giudizio complessivo sui risultati raggiunti al 2010 registra **significativi progressi sul fronte procedurale e del dispiegamento della strategia nel suo complesso** – conseguiti anche attraverso la messa in campo di opportune azioni correttive da parte dell'Autorità di Gestione e delle indicazioni della Commissione – **che però devono trovare una più rapida traduzione in termini di avanzamento finanziario e fisico degli interventi**. Un salto di qualità che deve necessariamente realizzarsi nel corso del 2011, spartiacque oltre il quale sarà difficile recuperare, anche con iniziative a forte carattere riprogrammatorio, le situazioni di criticità evidenziate che dovessero persistere.

## **ALLEGATO 1 – PROGETTI SIGNIFICATIVI**

Al 31.12.2010 non sussistono progetti “significativi” da rappresentare nei termini richiesti dagli orientamenti forniti dalla Commissione Europea, ossia già conclusi e non illustrati nel RAE precedente.

## ALLEGATO 2 – PROGETTI A CAVALLO CON LA PROGRAMMAZIONE 2000-2006

Di seguito sono elencati e descritti i progetti già ammessi a finanziamento nella programmazione 2000-2006 e che, nell'attuale ciclo programmatico, esprimono livelli adeguati di coerenza, convergenza ed omogeneità con la strategia di sviluppo delineata nel PON Reti e Mobilità.

Misura I.1

Priorità II.1.1

**Titolo: Raddoppio Bari-Taranto realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)**

Costo totale previsto € 182.602.973,95

Contributo FESR previsto € 81.314.221,98

Costo totale a carico PO 2000-2006 € 153.602.973,95

Contributo FESR a carico PO 2000-2006 € 66.814.221,98

Costo totale previsto a carico PO 2007-2013 € 29.000.000,00

Contributo FESR previsto a carico PO 2007-2013 € 14.500.000,00

Costo totale certificato al 31.12.2010 sul PO 2007-2013 € 8.089.793,73

Contributo FESR certificato al 31.12.2010 sul PO 2007-2013 € 4.044.896,87

Data inizio lavori 22.06.2008

Data prevista per il completamento dei lavori 30.06.2011

### Descrizione del progetto

Il progetto prevede il raddoppio, parte in affiancamento e parte in variante, di complessivi 46,4 km della linea Bari-Taranto, con soppressione di tutti i P.L. e la realizzazione della bretella Bellavista-Cagioni di collegamento tra la linea Bari-Taranto e la linea Taranto-Metaponto. Esso rientra nei sottoprogetti: S01 - fase funzionale F02, S02 - fase funzionale F01 e S03 - fase funzionale F03.

Le principali opere realizzate a carico della **programmazione 2000-2006** relative al progetto in argomento sono:

#### **1. Raddoppio Acquaviva delle Fonti-Gioia del Colle:**

Opere civili per la realizzazione del raddoppio in affiancamento (12,70 km attivato);

Attrezzaggio tecnologico e sistema di distanziamento mediante BCA (12,70 km attivato);

Opere di soppressione dei passaggi a livello (realizzazione parziale).

#### **2. Raddoppio Castellaneta-Palagianello:**

Opere civili per la realizzazione del raddoppio parte in affiancamento e parte in variante (4,20km attivato);

Attrezzaggio tecnologico e sistema di distanziamento mediante BCA (realizzazione parziale);

Realizzazione nuova stazione di Palagianello (realizzata).

#### **3. Raddoppio Massafra-Taranto**

Opere civili per la realizzazione del raddoppio parte in affiancamento e parte in variante (17,5km attivato);

Attrezzaggio tecnologico e sistema di distanziamento mediante BCA (realizzazione parziale);

Adeguamento della stazione di Bellavista (realizzato);

Realizzazione del bivio al km 110+310 (realizzato);

Opere di soppressione dei passaggi a livello (realizzazione parziale).

#### **4. Bretella Bellavista-Cagioni:**

Realizzazione bretella a singolo binario e Posto di Movimento di Cagioni con ACEI (realizzazione parziale);

Sistemazione del piano del ferro di Bellavista e realizzazione ACEI (realizzazione parziale).

Gli interventi per il completamento del progetto "a cavallo" previsti nel **PON 2007 -2013** sono:

##### **1. Raddoppio Acquaviva delle Fonti-Gioia del Colle:**

Opere di soppressione dei passaggi a livello (completamento).

##### **2. Raddoppio Castellaneta-Palagianello:**

Attrezzaggio tecnologico e sistema di distanziamento mediante BCA (completamento).

Telecomandabilità della nuova stazione di Palagianello (completamento).

##### **3. Raddoppio Massafra-Taranto**

Attrezzaggio tecnologico e sistema di distanziamento mediante BCA.

Opere di soppressione dei passaggi a livello (completamento).

#### **4. Bretella Bellavista-Cagioni:**

Realizzazione bretella a singolo binario e Posto di Movimento di Cagioni con ACEI (completamento).

Sistemazione del piano del ferro di Bellavista e realizzazione ACEI (completamento).

Misura I.1

Priorità II.1.1

**Titolo: Caserta - Foggia: Raddoppio Orsara-Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)**

Costo totale previsto € 90.983.000,00

Contributo FESR previsto € 41.916.510,00

Costo totale a carico PO 2000-2006 € 54.983.000,00

Contributo FESR a carico PO 2000-2006 € 23.916.510,00

Costo totale previsto a carico PO 2007-2013 € 36.000.000,00

Contributo FESR previsto a carico PO 2007-2013 € 18.000.000,00

Costo totale certificato al 31.12.2010 sul PO 2007-2013 € 2.058.648,47

Contributo FESR certificato al 31.12.2010 sul PO 2007-2013 € 1.029.324,24

Data inizio lavori 29.05.2008

Data prevista per il completamento dei lavori 25.03.2013

#### Descrizione del progetto

Il progetto prevede la realizzazione di interventi per il raddoppio della linea Caserta - Foggia tra le stazioni di Cervaro e Orsara, dell'estensione di circa 36 Km, interamente in territorio pugliese. Esso è compreso nei sottoprogetti S02 (Raddoppio Cervaro - Bovino), fasi funzionali - PR e F01 e S03 - fasi funzionali PR e F01.

Le principali opere realizzate a carico della **programmazione 2000-2006** relative al progetto in argomento sono:

**1. Sottoprogetti 2 e 3 (SO2: Raddoppio Cervaro-Bovino) e (SO3: Raddoppio Bovino-Orsara):**

Progettazione definitiva;  
Progettazione esecutiva;  
Mitigazione ambientale;  
Bonifica Ordigni Bellici (BOB);  
Indagini archeologiche.

**2. Sottoprogetto 2 (SO2: Raddoppio Cervaro-Bovino):**

Esproprio dei terreni;  
Cantierizzazione;  
Lavori preliminari per la realizzazione del corpo stradale per un'estensione di circa 23 Km.

Gli interventi per il completamento del progetto "a cavallo" previsti nel PON 2007 -2013 sono:

**1. Sottoprogetto 2 (SO2: Raddoppio Cervaro-Bovino):**

Sede ferroviaria in rilevato:

Tratta dal Km 6+ 200 al Km 7+064  
Posto Movimento Bivio Cervaro  
Tratta dal Km 9+077 al Km 10+500  
Tratta dal Km 10+500 al Km 15+118  
Stazione di Ponte Albanito  
Tratta dal Km 16+835 al Km 22+400  
Tratta dal Km 22+400 al Km 27+412  
Stazione di Bovino

Armamento:

Binario di corsa Foggia (e) – Cervaro (i)  
Scambio bivio Cervaro (1 fase)  
Binario di corsa Bivio Cervaro (e) – Orsara (e)  
Binari secondari Ponte Albanito  
Scambi Ponte Albanito  
Binari secondari Bovino  
Scambi Bovino

Sede ferroviaria in viadotto/ponte:

Ponte Ruatella  
Ponte Sannoro  
Ponte Lavella

Fabbricati:

Fabbricato tecnologico di Bivio Cervaro  
Fabbricato Viaggiatori di Ponte Albanito  
Fabbricato Viaggiatori di Bovino  
Fabbricato Posto Manutenzione Bovino

Opere d'arte:

Cavalcaferrovia al Km 5+624  
Cavalcaferrovia al Km 7+762  
Sottopasso ciclopedonale Km 8+860  
Sottovia al Km 9+177 e viabilità annessa  
Cavalcaferrovia al Km 11+833  
Cavalcaferrovia al Km 14+313  
Cavalcaferrovia al Km 16+822  
Cavalcaferrovia al Km 19+972  
Sottovia al Km 27+046 e viabilità annessa  
Sottovia al Km 28+350  
Cavalcaferrovia S.S. Foggia-Candela

Impianti:

S.S.E Foggia: Fabbricato e Piazzale  
S.S.E Ponte Albanito: Fabbricato e Piazzale  
S.S.E Bovino: Fabbricato e Piazzale

**2. Sottoprogetto 3 – (SO3: Raddoppio Bovino-Orsara):**

Sede ferroviaria rilevati e trincee

Tratta dal Km 32+319 al Km 32+911  
Tratta dal Km 33+981 al Km 34+669  
Tratta dal Km 35+096 al Km 35+520  
Tratta dal Km 36+562 al Km 38+449  
Tratta dal Km 41+270 al Km 42+036  
Piazzale Emergenza Cuculo  
Piazzale Emergenza Lamia

Fabbricati:

Fabbricato tecnologico di Lamia Lato Foggia  
Fabbricato tecnologico di Lamia Lato Cervaro  
Fabbricato P.D.C. Orsara

Opere d'arte:

Viadotto Cervaro 1  
Sottovia al Km 32+700,25  
Sottovia al Km 37+724

Misura: III.1

Priorità: Reti e collegamenti per la mobilità

**Titolo: Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)**

Costo totale previsto: € 15.438.147,68

Contributo FESR previsto: € 6.790.299,87

Costo totale a carico PO 2000-2006: € 4.038.147,68

Contributo FESR a carico PO 2000-2006: € 1.090.299,87

Costo totale previsto a carico PO 2007-2013: € 11.400.000,00

Contributo FESR previsto a carico PO 2007-2013: € 5.700.000,00

Costo totale certificato al 31.12.2010 sul PO 2007-2013: 7.511.128,78

Contributo FESR certificato al 31.12.2010 sul PO 2007-2013: 3.755.564,39

Data inizio lavori: 10.08.2007

Data prevista per il completamento dei lavori: 30.06.2010

Data effettiva ultimazione lavori: 09.02.2010

Informazioni sullo stato di attuazione

Il progetto è stato completato e ha previsto la realizzazione di 455 ml di Euro a fronte di un accosto finale complessivo di 16.000 mq di piazzali. La componente fisica a carico della programmazione 2000-2006 è stata di 140 ml di banchina e 3.500 mq di piazzali.

Il certificato di Ultimazione Lavori è stato emesso in data 25/02/2010 ed attesta l'effettiva chiusura dei lavori come comunicato dall'impresa in data 09.02.2011

Il collaudo per tutti i lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce è avvenuto il 22.07.2010.

## ALLEGATO 3 – PROSPETTO DI SINTESI DELL'ORGANICO A DISPOSIZIONE DELLE TRE AUTORITÀ

### AUTORITÀ DI GESTIONE

18 unità: 1 dirigente, 13 funzionari, 4 unità a contratto

Nominativo	Funzione
Ing. Pietro Baratonò	Dirigente
Ing. Letterio Denaro	Funzionario
Ing. Giovanni Infante	Funzionario
Arch. Maria Rita Antonini	Funzionario
Arch. Linda D'Amico	Funzionario
Arch. Nicolino Carrano	Funzionario
Arch. Daniela Dotti	Funzionario
Dott.ssa Anna Rita Baruzzi	Funzionario
Sig.ra Enrica Chiasserini	Funzionario
Dott. Paolo Petriccione	Funzionario
Geom. Gianluca Martini	Funzionario
Sig. Fabrizio Vitale;	Funzionario
Sig. Gaetano Padricello	Funzionario
Sig.ra Maria Beatrice Magliola	Funzionario
Dott.ssa Caterina De Rasis	Unità a contratto
Ing. Gianpiero Di Muro	Unità a contratto
Dott.ssa Alessia Pandolfi	Unità a contratto
Arch. Philomène Gattuso	Unità a contratto

### AUTORITÀ DI CERTIFICAZIONE

5 unità: 1 dirigente, 3 funzionari, 1 unità a contratto

Nominativo	Funzione
Arch. Massimo Boldrini Parravicini Persia	Dirigente
Dott.Ssa Maria Tiziana Scabardi	Funzionario
Dott.Ssa Laura Zorzi	Funzionario
Dott.Ssa Fabiana Conti	Funzionario
Dott.Ssa Rosanna Manetta	Unità a contratto

### AUTORITÀ DI AUDIT

5 unità equivalenti: 1 dirigente part-time, 4 funzionari part time, 2 funzionari full time

Nominativo	Funzione
Angela Catanese	Dirigente (part time)
Paola Boscaino	Funzionario (full time)
Francesco Corso	Funzionario (full time)
Dott. Marcello Caturano	Funzionario (part time)
Dott.ssa Alessandra Vatterani	Funzionario (part time)
Sig.ra Patrizia Purgatorio	Funzionario (part time)
Sig.ra Cristina Moser	Funzionario (part time)



## ALLEGATO 4 – ESEMPI DI INTERVENTI INFORMATIVI E PUBBLICITARI REALIZZATI

### ADEMPIMENTI IN MATERIA DI CARTELLI DI CANTIERE

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Ferrovie dello Stato S.p.A. - Linea d'intervento I.1.1

Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini







## ENAV - Linea d'intervento II.2.4

### Aeroporto Taranto Grottaglie





## Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Ferrovie dello Stato S.p.A. - Linea d'intervento II.1.1 Caserta - Foggia: Raddoppio Orsara - Cervaro

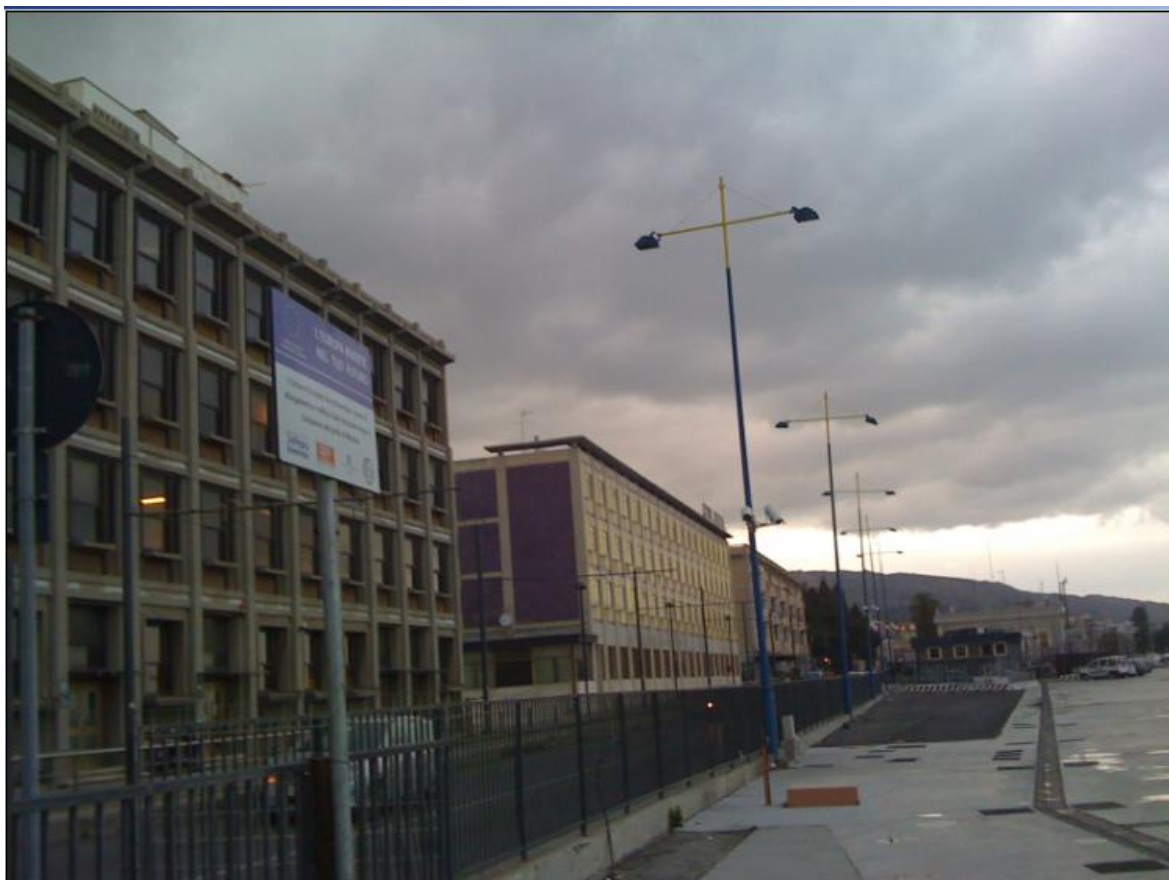


## ADEMPIMENTI IN MATERIA DI TARGHE ESPLICATIVE

### Autorità Portuale di Messina - Linea d'intervento I.1.2

#### Porto di Messina





#### ENAV - Linea d'intervento II.2.4

##### Aeroporto Napoli Capodichino





#### ENAV - Linea d'intervento II.2.4

##### Aeroporto di Brindisi







## ALLEGATO 5 – SINTESI DELLE INDAGINI DOXA PROPEDEUTICHE AI TAVOLI DELLA LOGISTICA

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha commissionato all'Istituto DOXA indagini presso un campione di operatori della logistica in Calabria, Campania, Puglia e Sicilia finalizzate a conoscere opinioni e aspettative relativamente al futuro del settore (v. § 6.1).

In particolare l'indagine ha esplorato:

- Profilo delle aziende del settore, andamento delle attività e prospettive
- Valutazioni su caratteristiche, potenzialità e criticità rispetto al processo logistico
- Quali le opinioni sul settore
- Quali le idee per sviluppare il settore con specifico riferimento all'intermodalità
- Opinioni su diverse ipotesi di intervento
- Opinioni sulle diverse tipologie di incentivi pubblici, e interesse delle aziende.

Di seguito si forniscono, per ciascuna regione Convergenza, i principali risultati a cui si è pervenuti.

### REGIONE CALABRIA

Gli operatori della logistica in **Calabria**, intervistati nell'ambito di questa indagine, presentano una dimensione media aziendale non elevata, solo il 29% delle aziende ha almeno 20 addetti. Si tratta soprattutto di piccole imprese, delle quali ben l'80% presenta soltanto un'unica sede che è ubicata sul territorio calabrese. Lavorano soprattutto con modalità solo-strada, ma sono presenti mare-strada e treno-strada con quote minoritarie.

Circa i due terzi dichiarano di avere sentito fortemente la crisi nell'ultimo anno e mezzo, con una perdita media di fatturato pari al 28% sul territorio locale. Il futuro delle diverse modalità di trasporto evidenzia prospettive non rosee nelle previsioni degli operatori, soprattutto per l'intermodalità, anche se la piccola quota di treno-strada è ritenuta stabile.

Solo un quarto degli operatori presenta una visione più completa della logistica, intesa come processo integrato del complesso delle attività di impresa; ben il 40% intende la logistica solo come trasporto merci.

Si reputa sia abbastanza elevata l'integrazione tra operatori della logistica e imprese, ma abbastanza drastico è il giudizio sulla professionalità degli operatori, definita scarsa dal 53% degli intervistati.

Tutti concordano sulla necessità che il settore cresca e cerchi di superare gli ostacoli al suo sviluppo, che sono individuati innanzitutto nel deficit infrastrutturale: sono lamentate le cattive condizioni di tutte le vie di comunicazione e si pone l'accento sullo stato delle strade; si evidenzia comunque anche la sensazione di abbandono da parte pubblica e la concorrenza sleale.

Anche per lo sviluppo dell'intermodalità il principale imputato è il deficit infrastrutturale e si chiamano in causa la rete ferroviaria e le barriere tariffarie.

Tre aziende su dieci conoscono forme di incentivazione pubblica e altrettante in passato ne hanno usufruito, soprattutto eco-bonus e incentivi per l'acquisto di mezzi; nessuno parla di finanziamenti dell'Unione Europea.

Una politica di incentivazione del settore in Calabria per il futuro dovrebbe agire su più fronti, ma soprattutto lavorare per l'aggregazione delle imprese, l'introduzione di innovazione tecnologica ICT e la formazione. Se ciascuna azienda guarda alle proprie necessità, vengono espressi con maggiore forza il bisogno di incentivi volti a ridurre il gap dei costi dell'intermodalità rispetto ad altre forme di trasporto e di aiuto per migliorare l'offerta di servizi.



#### REGIONE CAMPANIA

Gli operatori della logistica in **Campania**, intervistati nell'ambito di questa indagine, presentano una dimensione media non particolarmente elevata, poiché solo il 31% ha almeno 20 addetti. Si tratta soprattutto di piccole imprese, delle quali ben il 72% presenta soltanto un'unica sede che è ubicata sul territorio campano. Lavorano soprattutto con modalità solo-strada, ma sono abbastanza presenti mare-strada e treno-strada. Circa i due terzi dichiarano di avere sentito fortemente la crisi nell'ultimo anno e mezzo, con una perdita media di fatturato pari al 29-30%. Le prospettive future per le diverse modalità di trasporto evidenziano un notevole pessimismo degli operatori e le difficoltà dell'intermodalità, che pochissimi dichiarano possa crescere nell'ambito della propria azienda. Pur essendo l'accento sul trasporto merci ancora molto rilevante, si evidenzia che circa un terzo degli operatori presenta una visione più completa della logistica, indicata come processo di integrazione del complesso delle attività di impresa.

Tutti concordano però sulla necessità che il settore cresca e cerchi di superare gli ostacoli al suo sviluppo, che sono individuati innanzitutto nel deficit infrastrutturale, negli ostacoli creati dalla criminalità organizzata, nella burocrazia, ma oggi anche nella crisi economica che inibisce programmi e investimenti.

Anche per lo sviluppo dell'intermodalità il principale imputato è il deficit infrastrutturale e a tal proposito si chiamano in causa la rete ferroviaria e le infrastrutture portuali.

Tre aziende su dieci conoscono forme di incentivazione pubblica e altrettante in passato ne hanno usufruito, soprattutto crediti d'imposta e rimborsi; nessuno parla di finanziamenti dell'Unione Europea.

Una politica di incentivazione del settore in Campania per il futuro dovrebbe agire su più fronti, ma soprattutto lavorare per l'aggregazione delle imprese, la formazione del personale e la riduzione dei gap tariffari dell'intermodalità. Se ciascuna azienda guarda alle proprie necessità vengono espressi con maggiore forza il bisogno di aiuto per migliorare l'offerta di servizi e l'esigenza di formazione degli operatori.

#### REGIONE PUGLIA

Gli operatori della logistica in **Puglia**, intervistati nell'ambito di questa indagine, presentano una dimensione media abbastanza elevata, poiché oltre la metà ha più di 20 addetti e il 42% ha più di due sedi. Lavorano soprattutto con modalità solo-strada, seguono mare-strada e treno-strada. Circa la metà dichiara di avere sentito fortemente la crisi nell'ultimo anno e mezzo e dichiarano una perdita media di fatturato pari al 25-26%. Le prospettive future per le diverse modalità di trasporto evidenziano da una parte un certo pessimismo degli operatori, dall'altra le difficoltà dell'intermodalità, che nessuno dichiara possa crescere nell'ambito della propria azienda. Pochi operatori vedono la logistica come un processo integrato delle attività di impresa e l'accento sulla logistica come trasporto merci è ancora molto rilevante.

Tutti concordano però sulla necessità che il settore cresca e cerchi di superare gli ostacoli al suo sviluppo, che sono individuati innanzitutto nel deficit infrastrutturale, nella burocrazia e la complessità legislativa e regolamentare, ma anche nella scarsa collaborazione tra le aziende della logistica e nel poco incisivo supporto delle politiche pubbliche.

Anche per lo sviluppo dell'intermodalità è il deficit infrastrutturale il principale imputato, ma si aggiunge la ammessa scarsa capacità organizzativa delle aziende del settore.

Quattro aziende su dieci conoscono forme di incentivazione pubblica e altrettante in passato ne hanno usufruito, soprattutto finanziamenti dell'Unione Europea.

Una politica di incentivazione del settore in Puglia per il futuro dovrebbe agire su più fronti, dall'animazione presso le imprese per la promozione ed esternalizzazione dei servizi logistici alla diffusione di nuove tecnologie; se tuttavia ciascuna azienda guarda alle proprie necessità, vengono espressi con maggiore forza il bisogno di aiuto per incrementare l'aggregazione tra le aziende e l'esigenza di formazione degli operatori.

## REGIONE SICILIA

Gli operatori della logistica in **Sicilia**, intervistati nell'ambito di questa indagine, presentano una dimensione media non molto elevata ma superiore ad altre regioni (oltre un terzo ha almeno 20 addetti). Si tratta soprattutto di piccole imprese, ma che nel 30% dei casi hanno più sedi con uffici principali ubicati nell'isola. Le modalità di trasporto utilizzate in Sicilia sono solo strada e mare-strada; notevole è anche la quota di treno-strada. Nel futuro per il mare-strada è ipotizzata una decrescita di attività a vantaggio del solo-strada.

Oltre i due terzi dichiarano di avere sentito la crisi nell'ultimo anno e mezzo, con una perdita media di fatturato pari al 20-22%. Nei prossimi anni circa la metà delle aziende intende realizzare investimenti, anche se meno concentrati sul territorio siciliano e riguardanti soprattutto l'acquisto di mezzi ed il rifacimento di magazzini.

Anche se è ancora molto rilevante l'accento sul trasporto merci, si evidenzia come gli operatori siciliani abbiano una visione più completa della logistica, indicata da un terzo degli intervistati come processo di integrazione del complesso delle attività di impresa.

Tutti concordano però sulla necessità che il settore cresca e cerchi di superare gli ostacoli al suo sviluppo, che sono individuati innanzitutto nel deficit infrastrutturale e nello scarso peso che la politica, anche regionale, assegna a questo settore. Si aggiungono poi la denunciata concorrenza sleale e la mancanza di cooperazione tra le aziende del settore della logistica.

Anche per lo sviluppo dell'intermodalità il principale imputato è il deficit infrastrutturale, anche se i fattori in causa sono molteplici e fanno pensare alle difficoltà di organizzazione del settore e alla mancanza di una programmazione razionale.

Tre aziende su dieci conoscono forme di incentivazione pubblica e altrettante in passato ne hanno usufruito, soprattutto eco-bonus e incentivi per l'acquisto di mezzi; nessuno parla di finanziamenti dell'Unione Europea.

Una politica di incentivazione del settore in Sicilia per il futuro dovrebbe agire su più fronti, ma soprattutto lavorare per l'introduzione di innovazione tecnologica e per la formazione degli operatori, oltre che per l'aggregazione tra le imprese. Pensando alla propria azienda, gli intervistati sentono la necessità di un aiuto per il miglioramento dell'offerta di servizi e di incentivi per ridurre i gap tariffari esistenti.

## ALLEGATO 6 – INFORMATIVA SUL PROCESSO DI ANALISI E REVISIONE DEL SET DI INDICATORI DEL PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013

### PREMESSA

Il presente allegato ha lo scopo di descrivere il processo di revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità che l'Autorità di Gestione sta conducendo e di illustrare i primi risultati della recente collaborazione avviata con l'UVAL.

Vale precisare che ogni proposta di variazione del set di indicatori è stata accolta e formulata nelle more del perfezionamento del processo di revisione degli indicatori di programma, previa opportuna condivisione delle risultanze con gli Enti beneficiari (diretti titolari e responsabili dei dati) e della formalizzazione dello stesso secondo le indicazioni fornite dalla CE.

### IL PROCESSO DI REVISIONE DEGLI INDICATORI DEL PON RETI E MOBILITÀ

L'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità ha intrapreso, già a partire dal 2009, un processo di ricognizione dell'intero *set* di indicatori presenti nel Programma, con una attenzione particolare alle categorie degli **indicatori di realizzazione fisica e di risultato**, data la loro valenza di strumenti di sorveglianza maggiormente utilizzabili in fase di gestione degli interventi. Il percorso sinora condotto ha interessato diversi soggetti coinvolti nel Programma che, con distinti livelli di partecipazione, ne entrano a far parte.

La prima fase di verifica della presenza e dell'attinenza degli indicatori di realizzazione e di risultato rispetto all'intero parco progetti del PON ha visto il coinvolgimento degli stessi Beneficiari del Programma, le cui segnalazioni unitamente alla pubblicazione del *Working Document n. 7 di Luglio 2009* della Commissione Europea, contenente indicazioni in merito ai *Core Indicators*, hanno supportato la seconda fase del lavoro in seno all'Amministrazione.

L'analisi di coerenza degli indicatori del PON si è basata, inoltre, su quanto indicato nella nota REGIO.G.3 FdR/D(2010) 850476 della Commissione Europea del 14/09/2010 e sulle necessità emerse in termini di miglioramento del monitoraggio fisico a seguito dell'approvazione della lista progetti (Assi I e II) allegata al Decreto dell'Autorità di Gestione prot. n. 10288 del 27/09/2010. In generale l'analisi è stata finalizzata alla semplificazione e alla razionalizzazione della batteria di indicatori, alla ricerca di maggiore pertinenza, di significatività e di efficienza dello strumento, anche in termini di popolabilità del dato e disponibilità delle fonti.

In accoglimento della proposta avanzata dall'UVAL nell'ambito della riunione tecnica e del Comitato di sorveglianza del PON Reti e Mobilità 2007-2013 del 17 maggio 2011 l'Autorità di Gestione ha avviato con l'UVAL una collaborazione tecnica, i cui primi risultati, avendo conseguenze sulla prima versione del RAE 2010, sono riportati nel seguito del presente documento.

Nella sezione che segue si intende dare evidenza (*caratteri in grassetto corsivo*) delle modifiche intervenute alla tabelle del RAE 2010, in accoglimento delle proposte avanzate dell'UVAL.

**Tabella 1.4 – Indicatori di Programma (Core Indicators)**

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
<del>(13) Numero di progetti (Strade) (numero)</del>	0	3	4				
(14) km di nuove strade (km)	0	0	<b>54,96 KE</b>				
<del>(15) km di nuove strade TEN (km)</del>	0	0	0				
(16) km di strade ristrutturate (km)	0	150	<b>252,95 KE</b>				
<del>(13) Numero di progetti (Ferrovie) (numero)</del>	2	11	23				
(17) km di nuove ferrovie (km)	0	15					
(18) km di ferrovie TEN (km)	0	5					
(19) km di ferrovie ristrutturate (km)	0	580					
<b>(30) Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2 equivalenti kt)</b>	0	331.000					

Si riporta a seguire il dettaglio delle modifiche alla tabella 1.4:

- Indicatore (N. 13) **Numero di progetti (Trasporti)**: se ne propone l'eliminazione perché ritenuto non significativo delle tipologie di intervento previste dal Programma<sup>14</sup> che meglio possono essere rappresentate da altri *Core Indicators*.
- Indicatore (N14) **km di nuove strade** e (N. 16) **km di strade ristrutturate**: i target aggiornati comprendono i km equivalenti<sup>15</sup> di strada dei progetti di ANAS ed i km di strada previsti nel progetto di Salerno Porta Ovest dell'Autorità Portuale di Salerno.
- Indicatore (N30) **Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2 equivalenti kt)**: il target rappresenta il valore stimato da UVAL-ENEA per il PON Reti e Mobilità come indicato nel documento '*Valutazione dell'impatto potenziale dei Programmi operativi FESR sulla riduzione delle emissioni di Gas serra- (UVAL)*'.

<sup>14</sup> Cfr. Indicazioni per individuazione e trasmissione dei Core Indicators richiesti dalla Commissione Europea – DPS UVAL – Marzo 2010.

<sup>15</sup> Cfr. Nota ANAS prot.17045 del 2/10/2003: "L'indicatore km equivalente si calcola a partire dalla somma delle lunghezze di singoli gruppi di estese a cui si applica un moltiplicatore pari al numero di corsie del singolo gruppo(..)L'indicatore darà conto della quantità, in lunghezza, di sedi stradali per le quali sono iniziate delle lavorazioni".

**Tabella 1.5 – Indicatori di Programma (Indicatori di Realizzazione)**

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
<b><i>Progetti ferrovie (numero)</i></b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>23</b>				
<b><i>Progetti strade (numero)</i></b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>				
Ferrovie nuove (km)	0	15					
-di cui TEN-T (km)	0	5					
Ferrovie ristrutturate (km)	0	580					
Strade nuove (km equivalenti)	0	0	54,96 <del>(KE)</del>				
-di cui TEN-T (km equivalenti)	0	0					
Strade ristrutturate (km equivalenti)	0	150	252,95 <del>(KE)</del>				
<b><i>Cantieri avviati (numero)</i></b>	0	2		1	1	1	1
<b><i>Cantieri conclusi (numero)</i></b>	0	2					
Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	3.500	182.633	1.017.112				16.000
Superficie strutture logistiche-porti (mq)	0	3.612					
<b><i>Materiale rimosso - dragaggi (mc)</i></b>	<b>0</b>	<b>1.141.972</b>					
Superficie infrastrutturata-sistemi aeroportuali (mq)	0	335.577					
Interporti: binari operativi (ml)	0	2.713					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS - European Rail Traffic Management System) (numero)	0	1	2				
Sistemi di monitoraggio (porti) (numero)	0	3					
<b><i>Imprese beneficiarie (numero)</i></b>	<b>0</b>	<b>n.d.</b>					
Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	0	4					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	0	2	9				1
Copertura VTS sui porti merci TEN in area Convergenza (%)	0	100%					
Contratti (numero)	0	10		0	2	9	9
Eventi (numero)	0	25		0	0	0	5
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60		0	0	1	11

Con riferimento alla **tabella 1.5**, in prima istanza si è provveduto a trasferire le modifiche apportate al set dei *Core Indicators* anche all'interno degli **indicatori di realizzazione fisica di Programma**, nell'ottica di semplificare ed omogeneizzare le misure ed i parametri da utilizzare per le rispettive valorizzazioni.

Inoltre, si segnalano le ulteriori proposte emerse sul tema nel corso dell'incontro tecnico svolto con l' UVAL e recepite all'interno delle tabelle del RAE 2010:

- eliminazione degli indicatori 'Cantieri avviati' e 'Cantieri conclusi';
- per l'indicatore 'Materiale rimosso' specificazione del riferimento ad interventi di dragaggio dei fondali portuali;
- precisazione per l'indicatore 'Imprese beneficiare', riferibile alla linea d'intervento I.1.4 'Regimi d'aiuto', circa la mancata quantificazione del target che é imputabile allo stadio di notifica del relativo bando di gara.

**Tabella 1.6 - Indicatori di Programma (Indicatori di Risultato)**

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%)	<b>2004 Regioni CONV: 18,1</b>	X% 20,8				
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento (Δ% tonn/anno)		50%				
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (%)	<b>2004 Regioni CONV: 2,3</b>	X% 3,7				
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili (sub indicatori: n. incroci, tempo di incrocio, n. livelli di velocità, n. di treni)		10%				
Passeggeri sbarcati e imbarcati per via aerea per 100 abitanti	2004 Regioni CONV: 104,9	X% 136				
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento		n.d				
Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali		n.d				
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)		n.d				
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali		n.d				
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)		annuale				
Tonnellate dei merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento		n.d				
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità	<b>2004 Regioni CONV: 79,6</b>	X% 75,6				
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	<b>2005 Regioni CONV: 57,7</b>	X% 60,5				

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni CONV: 71,0	X% 63				
Variazione tratto di costa controllata (variazione del tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)		100%				
Variazione % incidentalità marittima		-30%				
Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi						
Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere						
Miglioramento della velocità di spesa						
Incremento della visibilità del PON						
Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione		100%				
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza		100%				
Visitatori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza)						

Per quanto concerne gli **indicatori di risultato (tabella 1.6)** si è provveduto all'allineamento dei valori di baseline al 2007, ove disponibili, così come contenuti nelle tabelle 1.2 ‘*Quadro sintetico delle variabili di contesto*’ e 1.3 ‘*Aggiornamento set indicatori statistici*’ del RAE 2010. Si precisa che l'aggiornamento dei target dei singoli indicatori di risultato verrà effettuato a conclusione dell'intero processo di revisione.

L'Autorità di Gestione ritiene inoltre opportuno sottoporre ad una più approfondita analisi interna le segnalazioni emerse in merito alla selezione degli indicatori di risultato e alla proposta di una prima quantificazione in corso d'opera. Un'analisi ragionata di indicatori statistici, atti a misurare in maniera chiara gli impatti del Programma, sarà parte integrante dell'intero lavoro.

Tutte le modifiche, congiuntamente a quelle proposte in sede di RAE 2010, saranno accolte nella revisione del Programma e, come da procedura, sottoposte a decisione da parte della Commissione Europea.

Quanto precedentemente esposto in merito alle modifiche apportate nella versione del RAE2010 alle tabelle generali degli indicatori di realizzazione e di risultato di Programma, valgono ugualmente se riferite a quelle riepilogative per i singoli Assi, di seguito riportate:

**Tabella 3.1 - Indicatori di realizzazione – ASSE I**

Indicatori di realizzazione di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
<b>Progetti ferrovie (numero)</b>	2	8	12				

Indicatori di realizzazione di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
Ferrovie nuove (km)	0	2					
-di cui TEN-T (km)	0	2					
Ferrovie ristrutturate (km)	0	340					
<b>Cantieri avviati (numero)</b>	0	2		1	1	1	1
<b>Cantieri conclusi (numero)</b>	0	2					
Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	3.500	182.633	1.017.112				16.000
Superficie strutture logistiche-porti (mq)	0	3.612					
<b>Materiale rimosso – dragaggi (mc)</b>	0	1.141.972					
Superficie infrastrutturata-sistemi aeroportuali (mq)	0	335.577					
Interporti: binari operativi (ml)	0	2.713					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS - European Rail Traffic Management System) (numero)	0	1	2				
Sistemi di monitoraggio (porti) (numero)	0	3					
<b>Imprese beneficiarie (numero)</b>	0	<i>n.d.</i>					

**Tabella 3.2 - Indicatori di risultato - ASSE I**

Indicatori di risultato di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%)	2004 Regioni CONV: 18,1	X% 20,8				
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento (Δ% tonn/anno)		50%				
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità	2004 Regioni CONV: 2,3	X% 3,7				
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili (sub indicatori: n. incroci, tempo di incrocio, n. livelli di velocità, n. di treni)		10%				
Passeggeri sbarcati e imbarcati per via aerea per 100 abitanti	2004 Regioni CONV: 104,9	X% 136				
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento						
Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali						
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)						



Indicatori di risultato di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali						
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)						
Tonnellate dei merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento						

**Tabella 3.4 - Indicatori di realizzazione - ASSE II**

Indicatori di realizzazione di programma Asse II	Baseline	Obiettivo	Obiettivo aggiornato	Avanzamento			
				2007	2008	2009	2010
<del>Progetti strade (numero)</del>	0	3	4				
Strade nuove (km equivalenti)	0	0	54,96 <del>(KE)</del>				
- di cui TEN-T (km equivalenti)	0	0					
Strade ristrutturate (km equivalenti)	0	150	252,95 <del>(KE)</del>				
<del>Progetti ferrovie (numero)</del>	2	3	11				
Ferrovie nuove (km)	0	13					
- di cui TEN-T (km)	0	3					
Ferrovie ristrutturate (km)	0	240					
Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	0	4					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	0	2	9				1
Copertura VTS sui porti merci TEN in area Convergenza (%)	0	100%					

**Tabella 3.5 - Indicatori di risultato - ASSE II**

Indicatori di risultato di programma Asse II	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità	<del>2004 Regioni CONV: 2,3</del>	X% 3,7				
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità	<del>2004 Regioni CONV: 79,6</del>	X% 75,6				
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	<del>2005 Regioni CONV: 57,7</del>	X% 60,5				
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni CONV: 71,0	X% 63				

Indicatori di risultato di programma Asse II	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)		annuale				
Variazione tratto di costa controllata (variazione del tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)		100%				
Variazione % incidentalità marittima		-30%				

## PRIMI RISULTATI DELL'ANALISI DI REVISIONE DEGLI INDICATORI DEL PON RETI E MOBILITÀ

Il processo di revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013, come già anticipato nelle pagine iniziali del presente documento, è stato avviato a partire dal 2009 per rispondere alle molteplici necessità emerse nel corso dell'attuazione del Programma.

Il lavoro condotto, in primo luogo mediante l'analisi approfondita dell'insieme di indicatori insistenti sul parco progetti del PON (*indicatori di Programma*, *Core Indicators* della Commissione Europea<sup>16</sup>, indicatori di realizzazione nazionali automaticamente generati dal sistema di monitoraggio della spesa pubblica in Italia del Cipe-sistema CUP), ha l'obiettivo di formulare, come da competenza dell'Autorità di Gestione, una proposta di batteria di indicatori di Programma che sia diretta alla semplificazione, che rimuovi duplicazioni o incoerenze attualmente presenti, che tenga conto della disponibilità delle fonti e della popolabilità dei dati, che sia congruente con gli interventi inseriti nel PON e che integri la lista indicatori con altri maggiormente adatti a misurare le progettualità in esso previste.

Nelle tabelle successive sono rappresentati i primi risultati del percorso sinora intrapreso dall'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità e che recepiscono alcune segnalazioni emerse nell'incontro tecnico con l'UVAL; tutti gli indicatori in proposta di introduzione sono inseriti nella sezione finale delle tabelle (*carattere corsivo*) :

## Quadro sintetico delle proposte di modifica degli indicatori di realizzazione di Programma

1	Progetti ferrovie (numero)	Proposta di eliminazione (Cfr. nota UVAL del 15/3/2010) a seguito del tavolo tecnico con UVAL.
2	Progetti strade (numero)	Proposta di eliminazione (Cfr. nota UVAL del 15/3/2010) a seguito del tavolo tecnico con UVAL.
3	Ferrovie nuove (km)	Proposta di modifica in ' <i>km di Nuove ferrovie</i> ' (Cfr. indicatore 17 della lista dei <i>Core Indicators</i> -Working doc. n.7 -luglio 2009).
4	-di cui TEN-T (km)	Proposta di modifica in ' <i>km di Ferrovie TEN</i> ' (Cfr. indicatore 18 della lista dei <i>Core Indicators</i> -Working doc. n.7 -luglio 2009).
5	Ferrovie ristrutturate (km)	
6	Strade nuove (km equivalenti)	Si informa che le valorizzazioni degli interventi stradali misurati in 'km equivalenti' a livello comunitario verranno trasferite con l'unità di misura 'km'.
7	-di cui TEN-T (km equivalenti)	Proposta di modifica in ' <i>km di Nuove strade TEN</i> ' (Cfr. indicatore 15 della lista dei <i>Core Indicators</i> -Working doc. n.7 -luglio 2009). Si informa che le valorizzazioni degli interventi stradali misurati in 'km equivalenti' a livello comunitario verranno trasferite con l'unità di misura 'km'.

<sup>16</sup> Cfr. Working Document n.7, Luglio 2009

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

8	Strade ristrutturate (km equivalenti)	Si informa che le valorizzazioni degli interventi stradali misurati in ‘km equivalenti’ a livello comunitario verranno trasferite con l’unità di misura ‘km’.
9	Cantieri avviati (numero)	Proposta di eliminazione a seguito del tavolo tecnico con UVAL.
10	Cantieri conclusi (numero)	Proposta di eliminazione a seguito del tavolo tecnico con UVAL.
11	Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	Proposta di modifica in ‘ <b>Superficie infrastrutturata- sistemi portuali-Aree servizi e movimentazione (mq)</b> ’.
12	Superficie strutture logistiche-porti (mq)	Proposta di modifica in ‘ <b>Superficie infrastrutturata- sistemi portuali-Strutture logistiche coperte (mq)</b> ’.
13	Materiale rimosso (mc)	Proposta di modifica in ‘ <b>Materiale rimosso-dragaggi (mc)</b> ’.
14	Superficie infrastrutturata-sistemi aeroportuali (mq)	
15	Interporti: binari operativi (ml)	
16	Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS - European Rail Traffic Management System) (numero)	Proposta di sostituzione con l’indicatore n.29 da inserire: ‘ <b>Interventi tecnologici e sistemi informativi (numero)</b> ’.
17	Sistemi di monitoraggio (porti) (numero)	Proposta di eliminazione.
18	Imprese beneficiarie (numero)	
19	Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	
20	Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	Proposta di sostituzione con l’indicatore n.29 da inserire: ‘ <b>Interventi tecnologici e sistemi informativi (numero)</b> ’.
21	Copertura VTS sui porti merci TEN in area Convergenza (%)	Proposta di eliminazione.
22	Contratti (numero)	
23	Eventi (numero)	
24	Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	
25	Lunghezza collegamenti-porti (km)	Proposta di introduzione.
26	Strutture di attracco e supporto – porti (ml)	Proposta di introduzione.
27	Interventi avviati	Proposta di introduzione.
28	Interventi conclusi	Proposta di introduzione.
29	Interventi tecnologici e sistemi informativi (numero)	Proposta di introduzione.

### Quadro sintetico delle proposte di modifica degli indicatori di risultato di Programma

1	Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%)	Proposta di eliminazione- sostituibile dall’introduzione degli indicatori n.25 e 26.
2	Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento ( $\Delta\%$ tonn/anno)	
3	Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili (sub indicatori: n. incroci, tempo di incrocio, n. livelli di velocità, n. di treni)	Proposta di eliminazione- sostituibile dall’introduzione dell’indicatore n.27.
4	Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (%)	

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"**  
**PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013**

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

5	Passaggeri sbarcati e imbarcati per via aerea per 100 abitanti	Proposta di eliminazione.
6	Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento	Proposta di eliminazione- sostituibile dall'introduzione dell'indicatore n.34
7	Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali	Proposta di eliminazione.
8	Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)	Proposta di eliminazione-sostituibile sostituibile dall'introduzione dell' indicatore n.28.
9	Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali	Proposta di sostituzione con l'indicatore <b>'Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli nell'ambito delle infrastrutture intermodali'</b>
<del>10</del>	Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)	Proposta di eliminazione- sostituibile dall'introduzione degli indicatori n. 30 e n.31 e, ove pertinente, dell'indicatore n.29.
<del>11</del>	Tonnellate dei merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento	Proposta di eliminazione- sostituibile dall'introduzione dell' indicatore n.32.
12	Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità	
13	Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	
14	Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	
<del>16</del>	Variazione tratto di costa controllata (variazione del tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)	Proposta di eliminazione- sostituibile dall'introduzione dell'indicatore n.32
17	Variazione % incidentalità marittima	
18	Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi	Proposta di sostituzione con l'indicatore <b>'Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla selezione degli interventi'</b> .
<del>19</del>	Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere	Proposta di eliminazione.
20	Miglioramento della velocità di spesa	
<del>21</del>	Incremento della visibilità del PON	Proposta di eliminazione.
22	Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione	
23	Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza	
24	Visitatori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza)	Proposta di sostituzione con l'indicatore <b>'Visitatori al sito web dedicato'</b>
25	<i>Variazione del numero di automezzi in entrata e uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento destinati al traffico RO-RO (%/anno)</i>	
26	<i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento dirette alla rete nazionale ferroviaria (Δ% tonn/anno)</i>	
27	<i>Indice di capacità (in termini di tracce/giorno)</i>	
28	<i>Variazione della capacità potenziale in termini di treni (treni/giorno)</i>	
29	<i>Variazione della capacità aeroportuale di assistenza al volo</i>	
30	<i>Percentuale di traffico monitorato sul totale interessato</i>	
31	<i>Percentuale di copertura dell'infrastruttura/e interessata/e (e del territorio/costa dove pertinente) da parte del sistema di monitoraggio</i>	

32	Percentuale di imprese del settore che usufruiscono dell'incentivazione sul totale che ne ha fatto richiesta	
33	Tracciabilità della spesa per investimenti	
34	Variazione di movimenti potenziali sui piazzali	

In aggiunta a quanto sinora esposto si precisa che, relativamente alla **nota REGIO.G.3 FdR/D (2010) 850476** della Commissione Europea del 14/09/2010, l'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità ha condotto un approfondimento ulteriore affinché ciascun indicatore di risultato fosse riconducibile ad una delle quattro sottocategorie introdotte dalla suddetta nota, quali:

- sicurezza
- intensità di traffico
- performance
- utilizzazione

La ripartizione del set di indicatori di risultato, inclusivo delle proposte di modifica, tra le quattro tipologie descritte è stata schematizzata come segue:

<b>Sicurezza</b>	Percentuale di traffico monitorato sul totale interessato
	Variazione dell' incidentalità marittima
<b>Intensità di traffico</b>	Indice di capacità (in termini di tracce/giorno)
	Variazione della capacità potenziale in termini di treni
	Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli nell'ambito delle infrastrutture intermodali
	Variazione della capacità aeroportuale di assistenza al volo
	Variazione numero di movimenti potenziali sui piazzali
<b>Performance</b>	Copertura % dell'infrastruttura/e interessata/e (e del territorio/costa dove pertinente) da parte del sistema di monitoraggio
	Percentuale di imprese del settore che usufruiscono dell'incentivazione sul totale che ne ha fatto richiesta
	Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano
	Miglioramento della velocità di spesa
	Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla selezione degli interventi
	Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione
	Tracciabilità della spesa per investimenti
<b>Utilizzazione</b>	Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità
	Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento (Δ% tonn/anno)
	Variazione del numero di automezzi in entrata e uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento destinati al traffico RO-RO (%/anno)
	Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento dirette alla rete nazionale ferroviaria (Δ% tonn/anno)
	Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità
	Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento
	Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area
	Visitatori al sito web dedicato

Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza
---

Infine, sempre in accoglimento della nota Regio **REGIO.G.3 FdR/D (2010) 850476** della Commissione Europea del 14/09/2010, l'Autorità di Gestione sta altresì percorrendo l'ipotesi di istituire alcuni indicatori di risultato a livello di singole direttrici e di centri nodali, identificando quindi alcune direttrici principali su cui insiste un numero consistente di interventi e proponendo successivamente l'introduzione di indicatori *ad hoc* di realizzazione e di risultato.

## ALLEGATO 7 – PROBLEMI SIGNIFICATIVI RISCONTRATI DAI VARI ORGANI DI CONTROLLO E RELATIVE AZIONI CORRETTIVE POSTE IN ESSERE

### Audit dalla Commissione Europea

Progetto/Organismo sottoposto a audit	Rapporto di controllo/Osservazione (Nota prot. n. REGIO J.3/MB/ek D(2010)1056086 dell'11.01.2011)	Risposta/Azione correttiva
Osservazioni sull'Autorità di Audit	Strategia di audit fuorviante per quanto concerne le risorse; Ritardi nell'attuazione della strategia di audit; Assenza di test di conformità;	
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	<b>Procedura di selezione dei progetti</b> Modalità di attribuzione dei punteggi di valutazione Errori aritmetici nel calcolo del punteggio di valutazione (per i soli progetti ENAV)  <b>Verifiche di gestione</b> Controlli amministrativi concentrati su un "periodo troppo breve" 100% della spesa campionata dichiarata "non regolare" per i progetti campionati	N.A. (Alle osservazioni in questione è stata fornita risposta a seguito dell'invio della Nota <b>Prot. n. DG REGIO/FdR.ml/225753 del 17.03.2011</b> con la quale la CE, ha individuato carenze significative nel funzionamento dei sistemi di gestione e controllo tali da giustificare un'interruzione dei termini di pagamento dal 16.02.2011. Trattasi di materia oggetto del RAE 2011.
Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti		
Nodo di Catania (Catania Ognina-Catania Centrale)		
Completamento banchina di Costa Morena		
Porto di Messina: Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)		
S.S.N. 100 di Gioia del Colle, Tronco: Bari-Taranto –Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500		
S.S.V. Licodia Eubea – Libertinia-A19 PA-CT. II Stralcio funzionale. Svincolo Regalsemi-svincolo San Bartolomeo (escluso)		
Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento		

### Audit dalla Corte dei Conti Europea

Progetto/Organismo sottoposto a audit	Rapporto di controllo/Osservazione	Risposta/Azione correttiva
1. Potenziamento porto di Messina: Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (L.I. I.1.2)	<p>Nota del 17.01.2011</p> <p>Obiettivo dell'audit: <b>accertamento della legittimità e regolarità di un campione di pagamenti</b> eseguiti nell'ambito del PO.</p> <p>Tipologia di errori riscontrati e di osservazioni espresse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Errore grave</b> in merito all'applicazione non corretta dei criteri di aggiudicazione (progetto 1), e per la violazione del principio di non discriminazione (progetto 4).</li> <li>- <b>Errore grave su altre questioni di conformità</b> per debolezze dei controlli sulla gestione (progetti 1 e 4)</li> <li>- <b>Errore limitato ad altre questioni di conformità</b> per debolezze procedurali nel corso del processo di valutazione (progetto 1) e relativamente a gare d'appalto non pienamente conformi per quanto riguarda i requisiti di pubblicità (progetti 1, 2, 3)</li> </ul>	<p>Nota prot. n. 2393 del 15.03.2011</p> <p>Risposta puntuale per ogni osservazione espressa dall'ECA sui progetti campionati e descrizione approfondita di tutti gli elementi che portano l'AdG a ritenere di poter contare sull'affidabilità e sul corretto funzionamento dei sistemi di gestione e controllo del PO.</p>
2. Raddoppio Palermo-Messina, tratta Fiumetorto Ogliastrillo (L.I. I.1.1)		
3. Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: tratte Praia Ajeta-Reggio Calabria C.le; Sibari-Reggio Calabria C.le; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni (L.I. I.1.1)		
4. Linea Palermo-Messina e tratta Palermo-Trapani: SCMT Sottosistema Terra Sicilia (L.I. II.2.1)		
5. Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: Nodi Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo-Messina e Messina-Siracusa, tratta Trapani-Palermo (L.I. II.1.1)		
6. Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: Nodi di Bari, tratte Chieuti-Foggia-Barletta-Bari C.le-Lecce e Bari C.le-Taranto (L.I. II.1.1)		



## **Audit di II livello**

### **Audit di Sistema sull'Autorità di Certificazione**

#### **Data di svolgimento del controllo**

11 febbraio-16 marzo 2010

#### **Riferimenti documentali**

Rapporto provvisorio di controllo: Nota prot. 15784/RU del 26 marzo 2010

Rapporto di controllo: Nota prot. 31293/RU del 22 giugno 2010

Azioni intraprese dall'Autorità di Certificazione: Nota prot. 8593/RU del 30 luglio 2010

I rapporto di follow up: Nota prot. 49364 del 20 ottobre 2010

<b>Osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni/azioni correttive</b>	<b>Follow up</b>
<u>Osservazione 1.1</u> <b>Soggetto "esterno"</b> : Si richiedono chiarimenti in merito all'individuazione del soggetto individuato come "esterno" nel Documento di Descrizione del Sistema di Gestione e Controllo.	L'Ufficio per la Formazione del Personale delle Pubbliche Amministrazioni provvederà ad individuare i profili che meglio rispondono ai requisiti richiesti e a sottoporre l'elenco dei candidati alla Direzione Generale, che procederà con la successiva valutazione e contrattualizzazione.	Si richiede di informare l'AdA in merito all'individuazione del soggetto "esterno".
<u>Osservazione 1.2</u> <b>Personale</b> : Non è possibile identificare i compiti/funzioni attribuiti singolarmente al personale indicato nel D.D. prot. n. 1334 del 04.02.2010.	Con riferimento all'OdS prot. n. 95/RP del 28.07.2010, si specifica che i compiti in esso individuati sono direttamente riconducibili a quelli riportati all'interno del MOP del 03.06.2010, versione 4.0.	Il punto è chiuso.
<u>Osservazione 2.1</u> <b>Sistema Informatico</b> : Dall'analisi svolta risulta che la "Componente che sarà gestita dall'Autorità di Certificazione" del sistema risulta in fase di realizzazione.	Ad oggi rimane in corso di completamento la sezione relativa alle domande di rimborso degli Enti.	Si è richiesto di completare la sezione relativa alle domande di rimborso.
<u>Osservazione 3.1</u> <b>Esiti dei controlli</b> : Si chiedono chiarimenti in merito all'utilizzo degli esiti dei controlli svolti da	Come descritto nel MOP e nei relativi allegati, l'AdC verifica l'esistenza e la compilazione delle Check-list di controllo di primo livello, e verifica eventualmente	Il punto è chiuso

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
altre Autorità/Organismi.	gli esiti dei controlli dell'AdA. Tali esiti sono, se del caso, utilizzati per avviare la procedura di comunicazione delle irregolarità, il processo di recupero delle somme irregolari e l'analisi dei rischi per la definizione del campione di operazioni da sottoporre alle verifiche in loco.	
<u>Osservazione 3.2</u> <b>Esiti dei controlli:</b> Con riferimento alla registrazione degli esiti dei controlli svolti dall'AdC sul sistema informatico, si rileva che lo stesso risulta in fase di realizzazione.	La Componente del sistema relativa alla registrazione dei controlli effettuati dai soggetti coinvolti, e pertanto anche dall'AdC, è già operativa.	Il punto è chiuso.
<u>Osservazione 3.3</u> <b>Esiti dei controlli:</b> Si richiedono le procedure predisposte per il follow-up degli esiti dei controlli svolti dall'AdC.	La versione 5.0 del MOP conterrà un ulteriore approfondimento delle procedure poste in essere per il follow-up degli esiti dei controlli svolti dall'AdC, unitamente ad un flow-chart di dettaglio.	Si è richiesto di trasmettere la versione 5.0 del MOP.
<u>Osservazione 3.4</u> <b>Accredito del contributo comunitario:</b> L'AdC ha fornito all'AdA le lettere di comunicazione dell'avvenuto accredito. Si richiedono informazioni in merito alle procedure e modalità di destinazione delle somme accreditate.	L'AdC comunica la destinazione delle somme accreditate. Si rinvia al MOP (par. VI.2.4) per le procedure e modalità di destinazione delle somme accreditate.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 4.1</u> <b>Previsione Domande di Pagamento:</b> Non è stato possibile acquisire/visionare comunicazioni contenenti una previsione estimativa degli importi inerenti le DdP per l'esercizio finanziario in corso e successivo.	L'AdC allega alla risposta le previsioni di spesa prodotte nelle annualità 2008, 2009 e 2010.	Il punto è chiuso

## **Audit di Sistema sull'Autorità di Gestione**

### **Data di svolgimento del controllo**

11 febbraio-23 aprile 2010

### **Riferimenti documentali**

Rapporto provvisorio di controllo: Nota prot. 20282/RU del 22 aprile 2010

Rapporto di controllo: Nota prot. 33128/RU del 6 luglio 2010

Azioni intraprese dall'Autorità di Certificazione: Nota prot. 9720/RU del 13 settembre 2010

I rapporto di follow up: Nota prot. 60826 del 16 dicembre 2010

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<p><u>Osservazione 1.1</u></p> <p>Si richiede una conferma scritta in merito alle azioni intraprese dall'Autorità di Gestione in relazione alle osservazioni formulate dalla Commissione Europea sul documento di "Descrizione dei sistemi di Gestione e Controllo"</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Convenzione con l'AP di Napoli è stata firmata in data 09.03.2010.</li> <li>AP Taranto: la firma della Convenzione tra l'AdG e RFI è stata subordinata alla firma del Protocollo d'Intesa del 18.06.2010.</li> <li>Autorità Portuali di Augusta e di Gioia Tauro: l'AdG ha avviato una serie di tavoli di governance per garantire la corretta attuazione degli interventi finanziati dal PON per il rilancio degli hub.</li> <li>Si trasmette il Manuale di SIPONREM v. 1.0 (allegato 3) e le relative lettere di trasmissione ai Beneficiari.</li> <li>Si trasmette la "Nota orientativa circa la normativa applicabile in materia di appalti pubblici, aiuti di stato, pari opportunità e norme ambientali" e la relativa lettera di trasmissione agli Enti Beneficiari.</li> <li>L'OI utilizzerà i medesimi strumenti operativi attualmente utilizzati dall'AdG ed allegati al MOP del PON.</li> <li>Circa l'individuazione del personale e dei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si richiede di trasmettere la convenzione sottoscritta con l'OI e le convenzioni sottoscritte con i seguenti Beneficiari: Autorità Portuale di Taranto, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Autorità Portuale di Augusta.</li> <li>L'AdG ha trasmesso il manuale operativo di SIPONREM v.1.0.</li> <li>L'AdG ha trasmesso la "Nota orientativa circa la normativa applicabile in materia di appalti pubblici, aiuti di stato, pari opportunità e norme ambientali" e la relativa lettera di trasmissione agli Enti Beneficiari del PON.</li> <li>L'Autorità di Audit ha richiesto di trasmettere: <ul style="list-style-type: none"> <li>- gli strumenti operativi eventualmente adeguati dall'OI e dichiarazione/convenzione sottoscritta con ENAC;</li> <li>- atti di individuazione del personale e dei relativi compiti;</li> <li>- documentazione relativa all'acquisizione della garanzia della separatezza funzionale dell'Ufficio titolare della gestione e dell'Ufficio di Controllo di I livello dell'OI.</li> <li>- esiti del system audit e la convenzione stipulata con l'OI.</li> </ul> </li> </ul>

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
	relativi compiti dell'Ufficio titolare della gestione e dell'Ufficio di controllo di I livello dell'OI, si resta in attesa dell'effettuazione del System Audit dell'OI, previsto per il giorno 21/09/2010.	
<u>Osservazione 1.2</u> <b>Convenzione:</b> Non è stato possibile acquisire la Convenzione stipulata con l'OI (ENAC).	L'effettuazione del System Audit di verifica di affidabilità dell'Ente è propedeutico alla stipula della Convenzione tra AdG e OI. L'AdG ha ripetutamente sollecitato l'OI circa la necessità di effettuare quanto prima il System Audit (21/09/2010).	Si è richiesto di trasmettere la convenzione stipulata con l'OI.
<u>Osservazione 1.3</u> <b>Convenzioni:</b> Non è stato possibile acquisire le convenzioni stipulate tra il MIT e: l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, l'Autorità Portuale di Napoli, l'Autorità Portuale di Taranto, l'Autorità Portuale di Augusta ed ENAC.	Per la sottoscrizione delle Convenzioni tra AdG e Beneficiari PON ad oggi non ancora firmate, si rinvia alla risposta fornita all'Osservazione 1.1, punto b).	Si è richiesto di trasmettere la convenzione stipulata con l'OI e le convenzioni sottoscritte con: Autorità Portuale di Taranto, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Autorità Portuale di Augusta.
<u>Osservazione 1.4</u> <b>Convenzioni:</b> Non è stato possibile acquisire l'allegato 1 alle convenzioni tra il MIT e: la Regione Puglia; RFI; ENAV; l'Autorità Portuale di Salerno; ANAS; l'Autorità Portuale di Brindisi; l'Autorità Portuale di Messina.	Si veda la risposta fornita all'Osservazione 1.2.	Il punto è chiuso.
<u>Osservazione 1.5</u> <b>Controlli:</b> Chiarimenti in merito alle tempistiche di svolgimento dei controlli da parte dell'AdG presso l'OI.	Si è emesso un nuovo Ordine di Servizio prot. n. 96/RI del 03.08.2010, rettificativo del precedente OdS 5547/2010.	Il punto è chiuso.
<u>Osservazione 1.6</u> <b>Ufficio Segreteria Tecnica del PON:</b> Si richiedono gli atti di individuazione del personale.	Si veda Ordine di Servizio prot. n. 96/RI del 03.08.2010.	Il punto è chiuso.
<u>Osservazione 1.7</u> <b>Personale di supporto ai RLI:</b> Si richiedono gli atti di individuazione.	Per i progetti inseriti nell' "Elenco indicativo dei Grandi Progetti" di cui all'Allegato II del testo del PON, si è optato per una procedura di selezione	Il punto è chiuso.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
	semplificata, esente dalla fase relativa alla valutazione definitiva.  Tuttavia, per uniformità con le altre tipologie di interventi, è stata elaborata la Scheda di Valutazione Definitiva del progetto in oggetto.	
<u>Osservazione 2.1</u> <b>Processo di selezione:</b> In relazione al progetto "RFI - Linea di Intervento II.1.1 - Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: nodo di Bari tratte Chieuti-Foggia-Barletta-Bari C.le-Lecce e Bari C.le-Taranto" non è stato possibile acquisire la scheda di gestione progetto, di valutazione preliminare e di valutazione definitiva.	La II fase del processo di selezione degli interventi non è stata svolta per i "progetti di completamento" finanziati a valere sul Programma.  Tali progetti, difatti, acquisiscono in automatico un punteggio molto elevato per la loro stessa natura di progetti "a cavallo": primi in graduatoria nella <i>long list</i> dei progetti ritenuti ammissibili a finanziamento.	Si richiede di trasmettere una relazione redatta dal Gruppo di Valutazione, appositamente nominato, in cui sia riportata la valutazione definitiva del progetto.
<u>Osservazione 2.2</u> <b>Processo di selezione:</b> In relazione al progetto "ANAS - Linea di Intervento II.1.2 - S.S.N. 106 Jonica-Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo-Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534" non è stato possibile acquisire la scheda di valutazione definitiva.	Si allega la Convenzione tra MIT e Regione Puglia sottoscritta in data 16.12.2009 e la Nota "Orientamenti per la concessione di finanziamento agli interporti".	Si è preso atto di quanto dichiarato dall'AdG, ma si è richiesto di trasmettere ulteriore documentazione inerente la fase di affidamento da parte della Regione Puglia all'Interporto Regionale della Puglia S.p.A.
<u>Osservazione 2.3</u> <b>Processo di selezione:</b> In relazione al progetto "Autorità Portuale di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce" (progetto "a cavallo") non è stato possibile acquisire la scheda di valutazione definitiva.	Per quanto concerne la documentazione inerente il circuito finanziario si allegano: la richiesta di concessione del prefinanziamento da parte della Regione Puglia; la risposta del MIT a tale richiesta; la Richiesta di Erogazione (RDE) n. 334 del 16.03.2010 a favore della Società Interporto Regionale della Puglia SpA.	Il punto è chiuso.
<u>Osservazione 2.4</u> <b>Processo di selezione:</b> Si richiedono chiarimenti in merito alla procedura di affidamento da parte della Regione Puglia all'Interporto Regionale della Puglia SpA e la relativa documentazione di supporto in relazione al progetto "Regione Puglia - Linea Intervento I.2.2 - Fascio di binari di presa e	Si è trasmesso il Manuale di SIPONREM v. 1.0 e comunicazioni e-mail che forniscono evidenza della trasmissione dello stesso a tutti gli utenti abilitati.	Il punto è chiuso.

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
consegna Interporto di Bari".		
<p><u>Osservazione 2.5</u>  <b>Prefinanziamento:</b> L'Addendum (prot. n. 1784/RU del 16.02.2010) all'atto di convenzione del 16.12.2009, prot. n. 14695, tra il MIT e la Regione Puglia quale Ente Beneficiario, riporta: "la somma di prefinanziamento sarà erogata direttamente a favore del soggetto attuatore Interporto Regionale della Puglia SpA.". Si richiedono chiarimenti, anche con riferimento al relativo circuito finanziario e contabile dei soggetti coinvolti.</p>	<p>Le utenze per l'AdC, il Controllore di I livello Asse III e tutti i soggetti Beneficiari autorizzati a valle delle Convenzioni stipulate sono state rilasciate.  È stato trasmesso il Manuale di SIPONREM v. 1.0 e comunicazioni e-mail relative alla trasmissione dello stesso a tutti gli utenti abilitati.</p>	<p>Si è preso atto di quanto dichiarato dall'AdG, tuttavia si richiede di alimentare la parte concernente i dati di certificazione delle spese e la sezione relativa ai dati concernenti le domande di rimborso degli Enti.</p>
<p><u>Osservazione 4.1</u>  <b>System audit:</b> Si richiedono chiarimenti in merito alle tempistiche d'effettuazione del del system audit presso ANAS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Convenzione con l'AP di Napoli è stata firmata in data 09.03.2010.</li> <li>• AP Taranto: la firma della Convenzione tra l'AdG e RFI è stata subordinata alla firma del Protocollo d'Intesa del 18.06.2010.</li> <li>• Autorità Portuali di Augusta e di Gioia Tauro: l'AdG ha avviato una serie di tavoli di governance per garantire la corretta attuazione degli interventi finanziati dal PON per il rilancio degli hub.</li> <li>• Si trasmette il Manuale di SIPONREM v. 1.0 (allegato 3) e le relative lettere di trasmissione ai Beneficiari.</li> <li>• Si trasmette la "Nota orientativa circa la normativa applicabile in materia di appalti pubblici, aiuti di stato, pari opportunità e norme ambientali" e la relativa lettera di trasmissione agli Enti Beneficiari.</li> <li>• L'OI utilizzerà i medesimi strumenti operativi attualmente utilizzati dall'AdG ed allegati al MOP del PON.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si richiede di trasmettere la convenzione sottoscritta con l'OI e le convenzioni sottoscritte con i seguenti Beneficiari: Autorità Portuale di Taranto, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Autorità Portuale di Augusta.</li> <li>• L'AdG ha trasmesso il manuale operativo di SIPONREM v.1.0.</li> <li>• L'AdG ha trasmesso la "Nota orientativa circa la normativa applicabile in materia di appalti pubblici, aiuti di stato, pari opportunità e norme ambientali" e la relativa lettera di trasmissione agli Enti Beneficiari del PON.</li> <li>• L'Autorità di Audit ha richiesto di trasmettere: <ul style="list-style-type: none"> <li>- gli strumenti operativi eventualmente adeguati dall'OI e dichiarazione/convenzione sottoscritta con ENAC;</li> <li>- atti di individuazione del personale e dei relativi compiti;</li> <li>- documentazione relativa all'acquisizione della garanzia della separazione funzionale dell'Ufficio titolare della gestione e dell'Ufficio di Controllo di I livello dell'OI.</li> <li>- esiti del system audit e la convenzione stipulata con l'OI.</li> </ul> </li> </ul>

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Circa l'individuazione del personale e dei relativi compiti dell'Ufficio titolare della gestione e dell'Ufficio di controllo di I livello dell'OI, si resta in attesa dell'effettuazione del System Audit dell'OI, previsto per il giorno 21/09/2010.</li> </ul>	
<u>Osservazione 6.1</u> <b>Manuale operativo del sistema informativo integrato:</b> L'AdG dovrebbe assicurarsi che sia redatto e distribuito a tutti gli utenti.	L'effettuazione del System Audit di verifica di affidabilità dell'Ente è propedeutico alla stipula della Convenzione tra AdG e OI. L'AdG ha ripetutamente sollecitato l'OI circa la necessità di effettuare quanto prima il System Audit (21/09/2010).	Si è richiesto di trasmettere la convenzione stipulata con l'OI.
<u>Osservazione 6.2</u> <b>Sistema informativo integrato:</b> Si richiedono chiarimenti in merito alle modalità e tempistiche di alimentazione delle varie componenti del sistema e la disponibilità delle suddette informazioni all'indirizzo <a href="http://siponrem.mit.gov.it">http://siponrem.mit.gov.it</a> , nonché la diffusione, ai soggetti interessati, delle modalità di accesso e di alimentazione dei dati.	Per la sottoscrizione delle Convenzioni tra AdG e Beneficiari PON ad oggi non ancora firmate, si rinvia alla risposta fornita all'Osservazione 1.1, punto b).	Si è richiesto di trasmettere la convenzione stipulata con l'OI e le convenzioni sottoscritte con: Autorità Portuale di Taranto, Autorità Portuale di Gioia Tauro, Autorità Portuale di Augusta.

**Audit sulle singole operazioni: Progetto "Miglioramento infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: nodo di Bari, tratte Chieuti – Foggia – Barletta – Bari C.le – Lecce e Bari C.le – Taranto"**

**Data di svolgimento del controllo**

18 giugno-18 novembre 2010

**Riferimenti documentali**

Rapporto provvisorio di controllo: Nota prot. 55593/RU del 19 novembre 2010

Controdeduzioni alle osservazioni del Rapporto provvisorio di controllo: Nota prot. n. 13811 del 21 dicembre 2010

Rapporto definitivo di controllo: Nota prot. 4192/RU del 20 gennaio 2011

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<u>Osservazione 1.1</u> Si rileva che la data di sottoscrizione dell'atto di Convenzione tra il MIT e RFI SpA, Prot. n. 1164 del 02.02.2010, risulta essere successiva alla data della certificazione delle spese. Si richiedono chiarimenti in merito.	Le DdS di RFI del dicembre 2009 sono state elaborate e presentate nelle more della stipula della Convenzione, posticipata rispetto alla data inizialmente prevista per la firma a causa della necessità di condividere alcuni punti del documento stesso	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 1.2</u> Dai controlli svolti si rileva che l'art. 4, lett. K) della Convenzione prevede che le attività relative ai controlli di I livello avvengano sulla totalità delle operazioni finanziate e su una selezione delle spese effettuate dal Beneficiario. Sul punto si evidenzia che la nota COCOF 08/0020/04 stabilisce come preferibile il controllo sul 100% delle spese.	Il sistema di controllo amministrativo-contabile della documentazione svolto dal Beneficiario idoneo al supporto ai controlli di I livello e la presenza di solidi ed affidabili sistemi informativo-gestionali SAP garantiscono la correttezza e la completezza delle verifiche sulla totalità della documentazione di spesa, nonché l'assenza di cumulo del contributo richiesto con altre fonti di finanziamento sulla totalità delle Operazioni.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.1</u> Dai controlli svolti si rileva che nella scheda anagrafica della PdC risultano errati i riferimenti relativi all'AdG, AdC, AdA.	Si conferma l'azione correttiva intrapresa, formalizzata nella prossima versione del MOP.	Richiesta di trasmissione delle piste di controllo aggiornate



*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<u>Osservazione 2.2</u> Dai controlli effettuati risulta che le check list di Controllo di primo livello non riportano la data di compilazione.	Le check list di Controllo di I livello a cura del Beneficiario RFI, allegate alle singole DdS ed archiviate presso la Segreteria Tecnica, sono datate 18/11/2009).	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.3</u> Con riferimento alle check list di controllo di primo livello, si evidenzia che tra i punti di verifica riportati non risultano esplicitate le verifiche sulle legittimità delle procedure di selezione ad evidenza pubblica.	La nuova versione del MOP (v. 5.0) presenta un aggiornamento delle check list di verifica sulla documentazione di aggiudicazione e contrattualizzazione per i settori ordinari e speciali.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 4.1</u> Con riferimento alla registrazione sul sistema informatico SIPONREM dei dati delle verifiche di I livello svolte, al momento della verifica presso il RLI non risulta l'alimentazione dello stesso con i dati delle verifiche di I livello svolte.	I dati relativi alle verifiche di I livello svolte sull'operazione sono completamente inseriti sul sistema informatico SIPONREM.	Il punto è chiuso
<b>RISULTANZE PRESSO IL BENEFICIARIO</b> <u>Osservazione 2.1</u> Si richiedono chiarimenti in merito alle procedure di controllo di primo livello adottate sulle spese certificate dal Beneficiario RFI SpA, tenuto conto che il controllo è stato effettuato in assenza di Convenzione.	L'attività di verifica degli esiti dei controlli di I livello ha lo scopo di verificare la correttezza e completezza delle verifiche effettuate dagli uffici dei Beneficiari idonei al supporto ai controlli. Le summenzionate spese, quindi, sono state intercettate nel corso del naturale iter di controlli di I livello del Programma, e solo in via precauzionale escluse dall'Ufficio Controlli, in quanto presumibilmente ricadenti al di fuori dell'Obiettivo Convergenza, trattandosi di tratte ferroviarie adiacenti alle aree ammissibili.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 3.1</u> Le spese relative ad espropri rendicontate per un importo complessivo pari ad euro 38.175,84 non si ritengono né funzionali né pertinenti al progetto in esame.	Si prende atto delle osservazioni formulate.	Richiesta di ritiro di spese pari a € 38.175,84

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<u>Osservazione 3.2</u> In relazione alla <i>"Procedura amministrativo-contabile di RFI SpA - Ciclo passivo in conto esercizio"</i> si evidenzia la mancanza di una chiara identificazione dei soggetti firmatari e della relativa qualifica. Si richiedono chiarimenti in merito.	Si è allegata la Nota dell'Amministratore Delegato di RFI del 23.06.2008.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 5.1</u> Dalla documentazione acquisita nel corso dell'incontro, si è rilevato che la specifica di Lavoro n. 51/07, riferita alla Convenzione n. 8 del 14.04.2006 con la ditta Lucana Costruzioni srl, riporta come data di ultimazione dei lavori il 31.12.2007. Tenuto conto che il verbale di Consegna Lavori stabiliva che il termine ultimo fosse fissato in 45 giorni a decorrere dal 17.10.2007, si rileva che tale termine non sia stato rispettato.	La data del 17.10.2007, quale inizio lavoro, riportata nel verbale di consegna lavori, risulta un mero errore materiale. La data esatta di inizio lavori risulta infatti il 17.11.2007.	Il punto è chiuso

**Audit sulle singole operazioni: Progetto "Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: tratte Praia Ajeta - Reggio Calabria C.le; Sibari - Reggio Calabria C.le; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni"**

**Data di svolgimento del controllo**

18 giugno-18 novembre 2010

**Riferimenti documentali**

Rapporto provvisorio di controllo: Nota prot. 55590/RU del 19 novembre 2010

Controdeduzioni alle osservazioni del Rapporto provvisorio di controllo: Nota prot. n. 13811 del 21 dicembre 2010

Rapporto definitivo di controllo: Nota prot. 4184/RU del 20 gennaio 2011

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<u>Osservazione 1.1</u> <b>Convenzione tra il MIT e RFI SpA:</b> Si rileva che la data di sottoscrizione della convenzione risulta essere successiva alla data della certificazione delle spese.	Le DdS di RFI del dicembre 2009 sono state elaborate e presentate nelle more della stipula della Convenzione, posticipata rispetto alla data inizialmente prevista per la firma a causa della necessità di condividere alcuni punti del documento stesso.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 1.2</u> <b>Controlli:</b> Dai controlli svolti si rileva che l'art. 4, lett. K) della Convenzione prevede che le attività relative ai controlli di I livello avvengano sulla totalità delle operazioni finanziate e su una selezione delle spese effettuate dal Beneficiario. Sul punto si evidenzia che la nota COCOF 08/0020/04 stabilisce come preferibile il controllo sul 100% delle spese.	Il sistema di controllo amministrativo-contabile della documentazione svolto dal Beneficiario idoneo al supporto ai controlli di I livello e la presenza di solidi ed affidabili sistemi informativo-gestionali SAP garantiscono la correttezza e la completezza delle verifiche sulla totalità della documentazione di spesa, nonché l'assenza di cumulo del contributo richiesto con altre fonti di finanziamento sulla totalità delle Operazioni.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.1</u> <b>Pista di controllo:</b> Dai controlli svolti si rileva che nella scheda anagrafica della PdC risultano errati i riferimenti realtivi all'AdG, AdC, AdA.	Si conferma l'azione correttiva intrapresa, formalizzata nella prossima versione del MOP.	Richiesta di trasmissione di pista di controllo aggiornata

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<u>Osservazione 2.2</u> <b>Check list di Controllo di primo livello:</b> Dai controlli effettuati risulta che le check list non riportano la data di compilazione.	Le check list di Controllo di I livello a cura del Beneficiario RFI, allegate alle singole DdS ed archiviate presso la Segreteria Tecnica, sono datate 18/11/2009).	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.3</u> <b>Check list di Controllo di primo livello:</b> Con riferimento alle check list, si evidenzia che tra i punti di verifica riportati non risultano esplicitate le verifiche sulle legittimità delle procedure di selezione ad evidenza pubblica.	La nuova versione del MOP (v. 5.0) presenta un aggiornamento delle check list di verifica sulla documentazione di aggiudicazione e contrattualizzazione per i settori ordinari e speciali.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.4</u> <b>Check list di Controllo di primo livello:</b> Si rileva che nelle informazioni generali contenute nelle check list è riportata l'indicazione della "Linea di intervento II.1.1" in luogo di "Linea di Intervento I.1.1".	Per mero errore materiale è stata riportata un'errata indicazione della Linea di Intervento.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 4.1</u> <b>SIPONREM:</b> Con riferimento alla registrazione sul sistema dei dati delle verifiche di I livello svolte, al momento della verifica presso il RLI non risulta l'alimentazione dello stesso con i dati delle verifiche di I livello svolte.	I dati relativi alle verifiche di I livello svolte sull'operazione sono completamente inseriti sul sistema informatico SIPONREM.	Il punto è chiuso
<b>RISULTANZE DEL CONTROLLO PRESSO IL BENEFICIARIO</b> <u>Osservazione 1.1</u> <b>Selezione:</b> Non è stato possibile effettuare la verifica sulle procedure di affidamento alla ditta Nuova Frantumazione Inerti Calabre.	La documentazione relativa alla procedura negoziale conclusa con l'impresa indicata è allegata alla Relazione, insieme alla relativa documentazione giustificativa di spesa oggetto di rendicontazione.	Il punto è chiuso

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<u>Osservazione 1.2</u> <b>Selezione:</b> Dall'esame della documentazione delle procedure di affidamento a terzi collegate ad alcuni contratti è emerso che le suddette procedure sono state esperite mediante l'esclusione automatica delle offerte considerate anormalmente basse e ciò in assenza di una motivazione da parte della stazione appaltante che giustificasse la detta esclusione automatica.	Si prende atto delle osservazioni formulate.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.1</u> <b>Irregolarità:</b> È stata rilevata un'irregolarità non intercettata dall'Ufficio controlli di RFI SpA relativa a spese sostenute al di fuori dell'Area Convergenza.	L'attività di verifica degli esiti dei controlli di I livello ha lo scopo di verificare la correttezza e completezza delle verifiche effettuate dagli uffici dei Beneficiari idonei al supporto ai controlli. Le summenzionate spese, quindi, sono state intercettate nel corso del naturale iter di controlli di I livello del Programma, e solo in via precauzionale escluse dall'Ufficio Controlli, in quanto presumibilmente ricadenti al di fuori dell'Obiettivo Convergenza, trattandosi di tratte ferroviarie adiacenti alle aree ammissibili.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.2</u> <b>Procedure di controllo di primo livello:</b> Si richiedono, chiarimenti in merito alle adottate sulle spese certificate dal Beneficiario RFI SpA, tenuto conto che il controllo è stato effettuato in assenza di Convenzione.	Nelle more della stipula della Convenzione tra AdG e Beneficiario RFI le attività di supporto ai controlli di I livello espletate dal Beneficiario sono avvenute sulla totalità delle spese effettuate da RFI e non su una selezione delle stesse. Ciò al fine di dare maggiore garanzia all'AdG dell'attendibilità e completezza delle verifiche svolte.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 2.3</u> <b>Archiviazione della documentazione di progetto:</b> Dalle verifiche in loco, si è rilevata un'archiviazione perfettibile, in quanto essa risulta essere non adeguatamente gestita da parte della Direzione Compartimentale Infrastrutture di Reggio Calabria.	È in corso l'aggiornamento della Pista di Controllo finalizzato a fornire le informazioni mancanti nell'apposita sezione citata.	Richiesta di trasmissione di pista di controllo aggiornata

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"*  
*PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013*

*RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2010*

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<u>Osservazione 3.1</u> <b>Irregolarità:</b> La fattura n. 8301130907 del 26.05.2008, emessa dalla Ditta Lucchini SpA per un importo pari a Euro 1.020,00 e certificata per il medesimo importo, è riconducibile ad una penale attribuita alla Direzione Compartimentale Infrastrutture di Reggio Calabria relativa alla spedizione n. 1124 del 08.05.2007; sul punto si precisa che le ammende e le penali non sono ammissibili.	L'AdG, a seguito delle verifiche effettuate dall'Ufficio Controlli di I livello, ha comunicato al beneficiario la natura irregolare dell'importo rendicontato di Euro 1.020,00, che non sarà, quindi, oggetto di rimborso.	N.A.
<u>Osservazione 3.2</u> <b>Irregolarità:</b> Si richiede di trasmetterla documentazione giustificativa di spesa e di pagamento relativa alla spesa sostenuta dalla Salcef SpA pari ad Euro 251.105,65; si richiedono, inoltre, chiarimenti in merito alla natura di tale spesa ed alle motivazioni della rendicontazione della stessa.	Si è allegata la Nota dell'Amministratore Delegato di RFI del 23.06.2008.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 3.3</u> <b>Documentazione giustificativa di spesa:</b> Si richiede di trasmettere la documentazione di spesa e di pagamento relativa alla spesa sostenuta dalla Alstom Transport System SpA per un importo pari a Euro 48.251,65; si richiedono, inoltre, chiarimenti in merito alla natura della suddetta spesa.	Si è allegato stralcio della Tariffa Aggiuntiva all'A.Q. 21/2004 (voce di adeguamento tariffa NV.EC.19).	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 3.4</u> <b>Identificazione dei soggetti firmatari:</b> In relazione alla "Procedura amministrativo-contabile di RFI SpA - Ciclo passivo in conto esercizio", si evidenzia la mancanza di una chiara identificazione dei suddetti soggetti e della relativa qualifica.	Si è allegata la Nota dell'Amministratore Delegato di RFI del 23.06.2008.	Il punto è chiuso
<u>Osservazione 5.1</u> <b>Documentazione:</b> Non è stato possibile visionare/acquisire copia della documentazione richiesta nella nota di riferimento.	I documenti richiesti sono in fase di predisposizione/perfezionamento.	Richiesta di trasmissione di documentazione integrativa

Osservazioni	Controdeduzioni/azioni correttive	Follow up
<p><u>Osservazione 5.2</u>  <b>Certificato di Collaudo:</b> Con riferimento all'Accordo Quadro n. 11/07 ed alla relativa Specifica di Lavoro n. 6 del 13.06.2007, si rileva che è stato rilasciato il Certificato di Regolare Esecuzione invece del Certificato di Collaudo; si precisa, inoltre, che esso è stato emesso oltre il termine di sei mesi indicati nello stesso articolo.</p>	<p>Trattasi di un errore di comunicazione. È in corso il collaudo dell'atto contrattuale.</p>	<p>Richiesta di trasmissione del certificato di collaudo</p>

**Audit sulle singole operazioni: Progetto "Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)"**

**Data di svolgimento del controllo**

23 giugno – 8 novembre 2010

**Riferimenti documentali**

Rapporto provvisorio di controllo sulla singola operazione, nota prot. 52681/RU del 08/11/2010

Controdeduzioni alle osservazioni al rapporto provvisorio dell'AdA, nota prot. 12997/RU del 30/11/2010

Rapporto definitivo di controllo sulla singola dell'AdA, nota prot. 60824/RU del 16/12/2010

Risposta AdG al rapporto definitivo dell'AdA, nota prot. 1556/RU del 21/02/2011

Osservazioni	Controdeduzioni/Azioni correttive	Follow-up
<p><u>Osservazione 1.1</u>  <b>Selezione:</b> Non è stato possibile acquisire la scheda di valutazione definitiva, attività espressamente prevista nelle piste di controllo, nel Manuale Operativo delle Procedure e nel Documento di descrizione del sistema di gestione e controllo. Si richiede di trasmettere una relazione redatta dal Gruppo di Valutazione, appositamente nominato, in cui sia riportata la valutazione definitiva del progetto.</p>	<p><u>Allegato 1 - Risposta Osservazione 1.1</u>  Non è stata svolta la seconda fase del processo di selezione degli interventi (valutazione definitiva), coerentemente con la procedura seguita per gli ulteriori progetti di completamento finanziati sul Programma.</p>	<p>L'AdA rileva la mancanza della scheda di valutazione definitiva del progetto; e richiede l'invio di una relazione redatta dal Gruppo di Valutazione, appositamente nominato, in cui sia riportata la valutazione definitiva del progetto. L'AdG effettuerà una ricognizione dell'intero processo di selezione degli interventi finanziati, al termine del quale provvederà a trasmettere all'AdA la documentazione mancante</p>

Osservazioni	Controdeduzioni/Azioni correttive	Follow-up
<p>Allegato 2 - <u>Osservazione 1.1</u>  <b>Pubblicazioni:</b> Non è stato possibile acquisire/visionare le pubblicazioni sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" ed il "Corriere della Sera" relative al bando di gara.</p>	<p><u>Allegato 2 - Risposta Osservazione 1.1</u>  Si trasmette in allegato copia delle pubblicazioni richieste.</p>	<p>Il punto è chiuso</p>
<p><u>Osservazione 1.2</u>  <b>Sentenza definitiva del Consiglio di Giustizia Amministrativa:</b> La nota dell'AdG prot. n. 174 del 13.10.10 richiama la sentenza di condanna dell'AP di Messina a ristoro dei danni nei confronti dell'Impresa ricorrente; si richiede di trasmettere la suddetta sentenza</p>	<p><u>Allegato 2 - Risposta Osservazione 1.2</u>  Si trasmette in allegato copia del Dispositivo di Decisione prot. n. 3962 del 11.05.10 sul ricorso in appello n. 159/2010 del 17.02.10 per la riforma della sentenza del TAR Sicilia-Catania: sezione I n. 1681/2009 concernente la Progettazione esecutiva di "Lavori di Allargamento e rettifica banchine nel Porto di Messina".</p>	<p>Il punto è chiuso</p>
<p><u>Osservazione 6.1</u>  <b>Targa esplicativa permanente:</b> Al momento del controllo non risulta apposta la targa</p>	<p><u>Allegato 2 - Risposta Osservazione 6.1</u>  È stata trasmessa la documentazione fotografica attestante l'adempimento dell'articolo del Regolamento.</p>	<p>Il punto è chiuso</p>

**Audit sulle singole operazioni: Progetto "Collaborazioni di supporto alle attività di gestione, selezione e verifica degli interventi nell'ambito del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013" 22.06.2010**

**Data di svolgimento del controllo**

22 giugno – 18 ottobre 2010

**Riferimenti documentali**

Rapporto provvisorio di controllo sulla singola operazione, nota prot. 49369/RU del 20/10/2010

Controdeduzioni AdG al rapporto definitivo dell'AdA, nota prot. 12369/RU del 16/11/2010

Rapporto definitivo di controllo sulla singola dell'AdA, nota prot. 58776/RU del 08/12/2010

Controdeduzioni AdG al rapporto definitivo dell'AdA, nota prot. 1093/RU del 08/02/2011



Osservazioni	Controdeduzioni/Azioni correttive	Follow-up
<p><u>Osservazione 1.1</u>  <b>Selezione:</b> Non è stato possibile acquisire la scheda di valutazione definitiva, attività espressamente prevista nelle piste di controllo, nel Manuale Operativo delle Procedure e nel Documento di descrizione del sistema di gestione e controllo. Si richiede di trasmettere una relazione redatta dal Gruppo di Valutazione, appositamente nominato, in cui sia riportata la valutazione definitiva del progetto.</p>	<p>Il RLI/Beneficiario, con nota prot. n. 12369 del 16.11.2010, ha dichiarato: "l'avvio delle procedure di selezione dei servizi di supporto all'AdG è antecedente sia all'approvazione dei Criteri di Selezione (04.08.2008), sia alla presentazione della prima versione del Documento di Descrizione del Sistema di Gestione e Controllo - SiGeCo (31.10.2008). La completa coincidenza tra il Beneficiario e l'AdG ha reso inapplicabile la presentazione della Scheda Gestione Progetto prevista dal Si.Ge.Co.</p>	<p>Nel PON si verifica l'esatta coincidenza tra le linee di intervento interessate e le corrispondenti azioni attuative, che risultano, di fatto, già disarticolate in termini di singole operazioni. Pertanto, i suddetti interventi sono stati considerati ammissibili e coerenti con gli obiettivi del Programma, nonché caratterizzati da un profilo di priorità attestato a monte del processo attuativo.</p> <p>Tuttavia l'AdG sta effettuando una ricognizione relativa all'intero processo di selezione degli interventi finanziati a valere sul PO. Ciò anche in vista della finalizzazione del Piano per l'Assistenza Tecnica previsto dal PO, di cui si provvederà a trasmettere copia, non appena finalizzato.</p> <p>A conclusione dell'attività, i suddetti documenti, saranno inoltrati all'AdA nel più breve tempo possibile.</p>
<p><u>Osservazione 2.1</u>  <b>Gestione e controllo delle operazioni:</b> Si richiede di trasmettere il Codice Unico di Progetto</p>	<p><u>Risposta all'osservazione 2.1</u>  Il RLI/Beneficiario, con nota prot. n. 12369 del 16.11.2010, ha dichiarato: "Il Codice Unico di Progetto (CUP) relativo al Progetto "Collaborazioni di supporto alle attività di gestione, selezione e verifica degli interventi nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013" è il seguente: D71I07000140007"</p>	<p>Il punto è chiuso</p>