



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 31.12.2009

Data di elaborazione:	04.08.2010
Versione:	3

INDICE

PREMESSA	1
1. IDENTIFICAZIONE	2
2. QUADRO D'INSIEME DEL PROGRAMMA OPERATIVO	2
2.1. RISULTATI E ANALISI DEI PROGRESSI	2
2.1.1. Progressi materiali del Programma operativo	2
2.1.2. Informazioni finanziarie	11
2.1.3. Ripartizione relativa all'uso dei Fondi	15
2.1.4. Sostegno ripartito per gruppi destinatari	15
2.1.5. Sostegno restituito o riutilizzato	25
2.1.6. Analisi qualitativa	25
2.2. RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO	26
2.3. PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI	26
2.4. MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE	28
2.5. MODIFICHE SOSTANZIALI	28
2.6. COMPLEMENTARITÀ CON ALTRI STRUMENTI	28
2.7. MODALITÀ DI SORVEGLIANZA	29
2.7.1. Organizzazione e svolgimento dei Comitati previsti dal QSN	29
2.7.2. Attività di Valutazione di Monitoraggio del PON	31
3. ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI	35
3.1. ASSE I	35
3.1.1. Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi	36
3.1.2. Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	44
3.2. ASSE II	44
3.2.1. Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi	45
3.2.2. Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	51
3.3. ASSE III	51
3.3.1. Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi	51
3.3.2. Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	56
4. GRANDI PROGETTI	57
5. ASSISTENZA TECNICA	60
6. INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ	61
6.1. ATTUAZIONE DEL PIANO DI COMUNICAZIONE	61
7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA	63
ALLEGATO 1 - PROGETTI SIGNIFICATIVI	65
ALLEGATO 2 - PROGETTI A CAVALLO CON LA PROGRAMMAZIONE 2000-2006	75

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 31.12.2009** 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 **31.12.2009**, è stato predisposto in coerenza con le indicazioni fornite dal nuovo Regolamento della Commissione (CE) n. 846/2009 dell'1 settembre 2009 (che ha modificato il Regolamento n. 1828/2006) e 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.

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 complementarità del Programma con altri strumenti e le modalità di sorveglianza previste dall'Autorità di Gestione;

Capitolo 3. **Attuazione degli Assi prioritari:** sono descritti, per ciascun Asse, i progressi materiali e finanziari del PON (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 (846/2009 del 01.09.2009). Il Capitolo riporta inoltre le modifiche apportate all'elenco indicativo allegato alla Decisione comunitaria di adozione del PON, con riferimento a quanto indicato ai fini della stesura del Rapporto Strategico Nazionale 2009;

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, principali risultati ed eventuali problematiche;

Allegato 1. **Progetti significativi:** si dà evidenza dei progetti che nell'ambito del Programma rivestono un ruolo maggiormente rilevante in relazione a due principali criteri-guida: i capisaldi della Strategia rinnovata di Lisbona; la rilevanza economica degli interventi;

Allegato 2. **Progetti a cavallo:** in questo Capitolo 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".

1. IDENTIFICAZIONE

Programma operativo	Obiettivo interessato:	Convergenza
	Zone ammissibili interessate:	Calabria, Campania, Puglia, Sicilia
	Periodo di programmazione:	2007-2013
	Numero del Programma (numero CCI):	2007 IT 161 PO 005
	Titolo del Programma:	PON “Reti e Mobilità”
Rapporto annuale di esecuzione	Anno di riferimento:	2009
	Data di approvazione del Rapporto Annuale da parte del Comitato di Sorveglianza:	08.06.2010

2. QUADRO D'INSIEME DEL PROGRAMMA OPERATIVO

2.1. RISULTATI E ANALISI DEI PROGRESSI¹

2.1.1. Progressi materiali del Programma operativo

I principali progressi avvenuti nel corso del 2009 si sono concentrati sui seguenti aspetti: *selezione delle operazioni e definizione del set di indicatori*.

Con riferimento alla *selezione delle operazioni*, nel corso del 2009, l'Autorità di Gestione, proseguendo con le iniziative intraprese nel 2008, ha allocato una quota significativa (circa il 93 %) della dotazione finanziaria del PON, consolidando una prima lista di interventi ammessi a finanziamento attraverso l'emanazione di **tre decreti dirigenziali**.

Con il **primo decreto** (prot. n. 6650 del 16.06.2009)² sono stati dichiarati ammissibili a finanziamento 31 progetti, di cui:

- n. 19 progetti previsti dal Programma Operativo;
- n. 8 progetti con spese precedenti all'approvazione dei “Criteri di selezione”;
- n. 4 progetti di completamento (interventi cofinanziati attraverso il PON Trasporti 2000-2006, la cui conclusione avverrà oltre il termine del 30.06.2009, e ritenuti conformi agli obiettivi del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013).

Con il **secondo decreto** (prot. n. 12656 del 04.11.2009)³ sono stati selezionati altri 4 progetti, di cui:

- n. 1 progetto relativo alla modalità di trasporto interportuale;
- n. 3 progetti afferenti alla modalità stradale (di questi interventi due sono Grandi Progetti, manifestamente attuativi delle Linee di intervento del PON).

¹ Nello specifico, nell'imputazione dell'informazioni afferenti i 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 (-).

Inoltre, per gli indicatori statistici di impatto specifico che sono impiegati anche come indicatori di risultato (Asse I: codd. 2008, 2009; Asse II: codd. 1005, 1006, 2008, 4009), i valori *target* in termini di risultato vengono riportati come un “di cui” del *target* di contesto – o, in altre parole, come un “x per cento” del *target* proposto. Pertanto, poiché tali indicatori di impatto specifico sono direttamente connessi non solo agli obiettivi specifici del PON, ma anche agli obiettivi specifici di altri PO attuati in ambito QSN e a quelli di altri strumenti programmatici, la valorizzazione della predetta quota percentuale dovrà essere definita nel costituendo tavolo del GdL “Indicatori e Target” ai fini di circoscrivere il contributo ragionevolmente imputabile all'attuazione degli interventi del PON “Reti e Mobilità”.

² Successivamente rettificato con Decreto dirigenziale prot. n. 5631 del 21.05.10.

³ Successivamente rettificato con Decreto dirigenziale prot. n. 1600 del 27.11.09.

Infine con il **terzo decreto** (prot. n. 1508 del 16.11.2009) sono stati ammessi a finanziamento altri 13 progetti, tutti afferenti l’Asse di Assistenza Tecnica.

I progetti ammessi a finanziamento dall’Autorità di Gestione, in questo processo di selezione, rientrano tra le seguenti tipologie:

- progetti di “completamento”, cioè iniziative in parte finanziate con la Programmazione 2000-2006, per le quali si è rilevata la necessità di assicurare una continuità programmatica e di spesa e che, pertanto, sono state sottoposte a verifica di ammissibilità alla luce dei criteri di selezione del PON “Reti e Mobilità”;
- progetti che hanno prodotto spesa in data antecedente all’approvazione dei Criteri di selezione del PON “Reti e Mobilità”, per i quali è stata effettuata una valutazione sulla base delle check-list contenute nel Manuale Operativo delle procedure allegato al documento “Sistema Gestione e Controllo del PON Reti e Mobilità” (SiGeCo) ai fini di verificarne la coerenza con il PON e, quindi, poterli ammettere a finanziamento;
- progetti per le quali è stato richiesto un processo di finalizzazione e miglioramento in stretta collaborazione con gli enti Beneficiari del Programma.

A questi progetti si devono aggiungere quelli rientranti nell’Asse di Assistenza Tecnica, i cui fondi sono destinati a finanziare servizi – Assistenza Tecnica, Monitoraggio, Valutazione, Comunicazione, Audit – finalizzati a supportare e accompagnare la *governance* del Programma.

Complessivamente, quindi, **al 31.12.2009** il Programma ha visto un’accelerazione della fase di selezione con **48 interventi decretati**, per un ammontare di risorse finanziarie assegnate pari a € **2.545.078.231,54**.

Con riferimento agli *indicatori*, nel corso del 2009, anche successivamente agli incontri e ai tavoli di lavoro organizzati nella prima metà dell’anno dall’Autorità di Gestione del PON con i singoli Beneficiari, si è provveduto a dar seguito al **processo di revisione dei set di indicatori** contenuti nel PON e, ove possibile, alla valorizzazione degli stessi.

È bene ricordare come tali attività di revisione siano state precedute da un processo di aggiornamento (nelle rispettive *base line*) e/o alla valorizzazione di alcuni indicatori individuati in fase di programmazione. Nello specifico tali attività di aggiornamento e valorizzazione **sono state avviate già nei mesi di ottobre-novembre 2008** principalmente in relazione a:

- gli indicatori presi a riferimento per costruire il contesto socio-economico del Programma e che hanno supportato la stesura del PON al § 1.1. “Elementi di diagnosi strategica” (**Quadro sintetico riassuntivo delle variabili di rottura e di contesto analizzate**; Set degli **indicatori statistici**; Set degli **indicatori di impatto socio-economico**);
- gli indicatori riportati in corsivo fra gli **indicatori di realizzazione** e gli **indicatori di risultato** relativi agli obiettivi operativi/specifici dei diversi Assi (§ 4.1, 4.2 e 4.3 del PON); per tali indicatori, infatti, è stata riconosciuta la necessità che vengano costruiti metodologicamente nell’ambito del tavolo *ad hoc* istituito all’interno del GdL “Indicatori e Target” del QSN, oppure di procedere alla quantificazione dei rispettivi valori attuali e/o target attraverso il contributo di specifici soggetti o fonti.

Va comunque ribadito che il presente Rapporto – per quanto attiene agli indicatori di programma, di risultato e di realizzazione – riporta una elaborazione preliminare del set di indicatori, la cui finalizzazione sarà consolidata soltanto in seguito al compimento del suddetto percorso di revisione, ancora in essere al momento di redazione del presente RAE.

Nella tabella riportata di seguito, riferita al solo set degli **indicatori di programma** (ossia gli indicatori statistici e gli indicatori di impatto socio-economico), si restituisce il prosieguo del percorso sopra indicato, riportando i **quadri del § 1.1. del PON con la visualizzazione delle revisioni apportate** (indicate in rosso e riferite sia ai valori che alle note).

Le informazioni afferenti agli **indicatori di realizzazione** e agli **indicatori di risultato** sono invece restituite all’interno dei paragrafi relativi a ciascun Asse del Programma.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

Tabella 1.1 – Quadro sintetico riassuntivo delle variabili di rottura e di contesto analizzate

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni								Variazione 2000-2007 (a)	Diff. CONV-CRO	
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007		2000	2007 (a)
Capacità di esportare: Valore delle esportazioni di merci in % del PIL	Ob. CONV	8,7	8,6	7,8	7,2	7,5	8,2	8,4	9,3	0,6		
	Ob. CRO	25,0	25,0	23,8	22,8	23,1	23,6	25,2	26,4	1,4	-16,3	-17,1
	Italia	21,9	21,9	20,8	19,8	20,4	20,9	22,4	23,6	1,7		
Capacità di attrazione dei consumi turistici: Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante	Ob. CONV	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	n.d.	0,2		
	Ob. CRO	7,3	7,5	7,4	7,3	7,2	7,3	7,5	n.d.	0,2	-4,4	-4,4
	Italia	6,0	6,1	6,0	6,0	5,9	6,1	6,2	n.d.	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	0,2	0,5	0,4	0,9	1,9	1,1	1,3	n.d.	1,1		
	Ob. CRO	33,4	76,7	73,0	185,0	487,6	282,3	355,9	n.d.	322,5	-33,2	-354,6
	Italia	40,2	92,8	94,4	211,6	535,2	301,6	374,6	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	0,8	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	0,1		
	Ob. CRO	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,1	-0,3	-0,3
	Italia	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	0,2		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (c)	Ob. CONV	2,1	2,2	2,0	2,1	2,3	2,1	n.d.	n.d.	0,0		
	Ob. CRO	2,3	2,1	1,8	1,8	1,8	1,7	n.d.	n.d.	-0,6	-0,2	0,4
	Italia	2,3	2,1	1,8	1,9	1,9	1,8	n.d.	n.d.	-0,5		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita su strada sul totale delle modalità (c)	Ob. CONV	82,3	81,1	79,4	76,8	78,3	77,6	n.d.	n.d.	-4,7		
	Ob. CRO	94,7	94,9	95,3	95,0	95,5	95,3	n.d.	n.d.	0,6	-12,4	-17,7
	Italia	93,0	93,1	93,4	92,9	93,6	93,2	n.d.	n.d.	0,2		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (c)	Ob. CONV	15,6	16,7	18,6	21,0	19,4	20,3	n.d.	n.d.	4,7		
	Ob. CRO	3,0	3,0	2,9	3,1	2,7	3,0	n.d.	n.d.	0,0	12,6	17,3
	Italia	4,7	4,8	4,7	5,2	4,6	5,1	n.d.	n.d.	0,4		

Fonte: Istat

Note

(a) Laddove il dato relativo al 2007 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.

(b) Gli aggregati di contabilità nazionale utilizzati sostituiscono integralmente i precedenti in quanto risultato di una complessa revisione metodologica e definitoria che ha riguardato tutti gli aggregati di contabilità nazionale.

(c) 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, "Indicatori di contesto chiave e variabili di rottura", aggiornamento Marzo 2010).

Tabella 1.2 – Set di Indicatori statistici

Indicatore	Valore iniziale (Anno di riferimento)	Ambito tematico di riferimento
Tasso di mortalità stradale per 1000 incidenti	2007 Regioni Convergenza: 28,7	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	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: 4,3	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 (a)	2005 Regioni Convergenza: 71,0	Accessibilità
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali	-	Intermodalità

Note

(a) In considerazione della fase di revisione metodologica in progress da parte del DPS/Istat, con il contributo dell'Isfort, si è ritenuto opportuno non allineare il valore iniziale a quello presente nell'aggiornamento a ottobre 2008 della "Tavola di osservazione del QSN - Priorità 6"; in quest'unico caso, infatti, l'anno preso a riferimento (2001) è antecedente a quello utilizzato (2005) in sede di Valutazione ex ante e coerentemente ripreso nel testo del PON, e da ritenersi troppo datato per poter essere assunto quale valore iniziale per un programma del 2007-2013.

Tabella 1.3 – Set di Indicatori di impatto socio-economico

Indicatore	Valore iniziale	Valore target al 2015
Variazione del fatturato delle imprese di trasporto operanti nell'area di riferimento - di cui nel settore stradale	200. Regioni Convergenza: n.d.	-
Variazione dell'incidenza dei costi di trasporto nelle imprese del settore manifatturiero e delle costruzioni	200. Regioni Convergenza: n.d.	-
Demografia delle imprese del settore manifatturiero e delle costruzioni localizzate nell'area di riferimento	2005* Regioni Convergenza: n.d. Ob.1: 152.689 (2003)	-
Demografia delle imprese di trasporto localizzate nell'area di riferimento	200. Regioni Convergenza: n.d.	-
Variazione del fatturato di porti e interporti dell'area di riferimento	200. Regioni Convergenza: n.d.	-
Posti di lavoro creati	0	170.000
Variazione dell'occupazione nel settore delle costruzioni (media annua in migliaia)	2005 Regioni Convergenza: n.d. Ob.1: 534,4**	-
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità (%)***	2005 Regioni Convergenza: 2,1	3,7 (a)
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%)***	2005 Regioni Convergenza: 20,3	20,8 (a)
Riduzione emissioni CO ₂ equivalente nel settore dei trasporti****	-	-6,2%

Note

* Fonte: per le imprese del settore costruzione dati Infocamere; per le imprese del settore trasporti stima su dati Infocamere per aggregato “trasporti, magazzino e comunicazioni”.

** I valori base relativi all'Obiettivo 1 sono i valori attuali disponibili nella tabella VII.2.2 dell'Allegato VII al RAE 2006 del PON “Trasporti” 2000-2006 “indicatori di impatto e di risultato: definizione degli obiettivi e quantificazioni”, versione 1.0 del 28 maggio 2007.

*** Indicatore “di contesto” con riferimento al riequilibrio modale. 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.

**** Fonte: DPS-Istat, Banca dati indicatori regionali di contesto.

(a) In ragione della revisione della metodologia di calcolo che ha interessato il trasporto marittimo e dei dati ancora parziali sulla modalità ferroviaria (vd. precedente nota***), anche la metodologia di stima dei target dovrà essere adeguata. Si è ritenuto pertanto di non modificare, per il momento, i valori target al 2015 contenuti nel testo del PON approvato dalla CE.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

Tabella 1.4 – Core indicators monitorati negli Assi prioritari⁴

INDICATORI CORE – ASSE I		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Progetti ferrovie (numero) (Cod. 13) (Cod. SFC 3006)	Risultato conseguito ⁵	0	0	0							0
	Obiettivo										8
	Linea di riferimento (base line) ⁶	0									0
Ferrovie nuove (km) (Codd. 17 - 18) (Cod. SFC 3007)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	- di cui TEN-T	-	-	-							-
	Obiettivo										2
	- di cui TEN-T										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie ristrutturate (km) (Cod. 19) (Cod. SFC 3008)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										340
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove TEN ⁷ (Cod. 18)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0

⁴ La fonte dei codici dei core indicators riportati in tabella è il documento “Indicative guidelines on evaluation methods: reporting on core indicators for the european regional development fund and the cohesion fund” - DRAFT Working Document No. 7. I codici riportati in corsivo sono, invece, quelli attribuiti nel sistema SFC.

Si specifica inoltre che la non disponibilità di valori di avanzamento (-) per indicatori di realizzazione di programma è dovuta ai seguenti motivi:

- 1) stato di attuazione iniziale o parziale dei progetti finanziati (stato diverso dalla conclusione);
- 2) non piena attivazione del monitoraggio fisico tramite il nuovo sistema informativo del programma al 31.12.2009.

I dati di avanzamento fisico dei progetti resi disponibili dai soggetti beneficiari, con particolare focalizzazione sugli indicatori Core CE compatibili con i progetti del Programma Operativo (fra quelli inclusi nella lista del già citato DRAFT Working Document n.7), saranno inclusi nel RAE 2010.

⁵ Il risultato è espresso cumulativamente; il valore dell'indicatore è il valore totale ottenuto alla fine dell'anno di riferimento.

⁶ Nella colonna del 2007 sono forniti i valori di partenza (baseline).

⁷ L'indicatore “core” 18 rappresenta la componente TEN dell'indicatore cod. 3007.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI CORE – ASSE II		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Progetti strade (numero) (Cod. 13) (Cod. SFC 3015)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Strade nuove (km equivalenti) (Codd. 14 e 15) (Cod. SFC 3016)	Risultato conseguito	-	-	0							0
	- di cui TEN-T	-	-	0							0
	Obiettivo										
	- di cui TEN-T	0									0
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Strade ristrutturate (km equivalenti) (Cod. 16) (Cod. SFC 3017)	Risultato conseguito	-	-	0							0
	Obiettivo										150
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Progetti ferrovie (numero) (Cod. 13) (Cod. 3006)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove (km) (Cod. 17) (Cod. SFC 3007)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	- di cui TEN-T	-	-	-							-
	Obiettivo										13
	- di cui TEN-T										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI CORE – ASSE II		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Ferrovie ristrutturate (km) (Cod. 19) (Cod. SFC 3008)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										240
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove TEN ⁸ (Km) (Cod. 18)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0

⁸ L'indicatore “core” 18 rappresenta la componente TEN dell'indicatore cod. 3007.

2.1.2. Informazioni finanziarie

Dal punto di vista dell'attuazione finanziaria, nel corso del 2009 il PON ha dato formale seguito al processo di selezione con l'emanazione dei Decreti dirigenziali dell'Autorità di Gestione che hanno allocato risorse per un importo pari a 2.545.078.231,54 € (pari a circa il 93 % delle risorse messe a disposizione dal Programma) come evidenzia il grafico seguente.

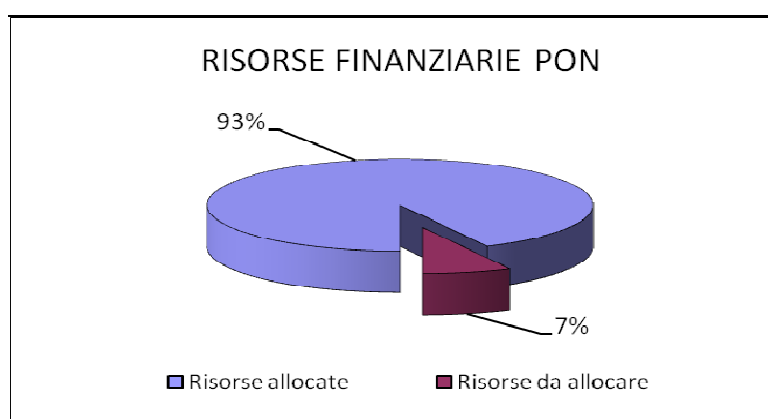


Grafico n.1

Per quanto riguarda la *certificazione delle spese*, a seguito dell'assegnazione delle risorse, per l'anno 2009, l'Autorità di Certificazione ha provveduto a certificare **spese** per un importo totale di € **130.047.674,26**, presentando alla Commissione europea due **domande di pagamento**: in questo modo l'attuazione finanziaria del Programma ha raggiunto un livello di spesa superiore all'obiettivo utile a evitare il disimpegno automatico di risorse per l'anno 2009. Nello specifico:

- con la *prima domanda* l'AdC ha certificato, in data **18.11.2009**, spese relative ad alcuni progetti afferenti alla Linea d'Intervento III.1.1 dell'Asse III, per un importo complessivo di € **67.800,00**.
- con la *seconda domanda*, l'AdC ha certificato, in data **21.12.2009**, spese sostenute per la realizzazione di interventi di competenza di RFI (Linee d'Intervento I.I.I., II.I.I. e II.II.I.) e dell'Autorità Portuale di Messina (Linea d'Intervento I.I.II.): l'importo totale richiesto a rimborso alla Commissione è stato di € **129.979.874,26**

Di seguito si fornisce il confronto tra le risorse programmate, allocate e quelle certificate del PON "Reti e Mobilità".

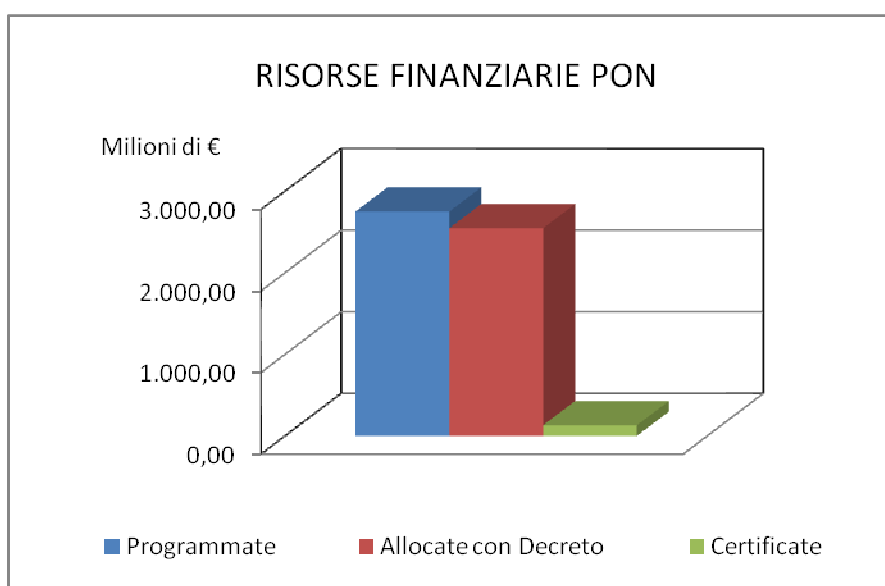


Grafico n. 2

La tabella 2.1 contiene i dati finanziari richiesti dal Regolamento (CE) n. 846/2009 e dal documento predisposto dall'UVAL e diffuso con nota del DPS prot. n. 4.0004445-U e prot. n. 0004447-E del 24.03.2010.

Tabella 2.1 – Assi prioritari per fonte di finanziamento del Programma (in Euro)

Asse prioritario	Spesa dei beneficiari ⁹	Contributo pubblico ¹⁰	Versamenti ai beneficiari ¹¹	Pagamenti ricevuti dalla CE ¹²
Asse prioritario I				
- Spese rientranti nell'ambito del FSE	-	-	-	-
- Spese rientranti nell'ambito del FESR	57.479.493,88	57.479.493,88	0,00	56.893.576,20
Asse prioritario II				
- Spese rientranti nell'ambito del FSE	-	-	-	-
- Spese rientranti nell'ambito del FESR	72.500.380,38	72.500.380,38	0,00	44.767.625,25
Asse prioritario III				
- Spese rientranti nell'ambito del FSE	-	-	-	-
- Spese rientranti nell'ambito del FESR	66.800,00	66.800,00	2.711.744,37	1.443.465,38
Totale complessivo	130.046.674,26	130.046.674,26	2.711.744,37	103.104.666,83
Parte del totale complessivo relativo alle regioni con sostegno provvisorio	0,00	0,00	0,00	0,00
Parte del totale complessivo relativo alle regioni senza sostegno provvisorio	0,00	0,00	0,00	0,00
Le spese nel totale complessivo	0,00	0,00	0,00	0,00

⁹ Spese sostenute dai beneficiari e incluse nelle richieste di rimborso inviate all'Autorità di Gestione. La definizione di Beneficiario è esplicitata all'art. 2.4 del Regolamento (CE) n. 1083/2006.

¹⁰ Contributo pubblico corrispondente.

¹¹ Spese sostenute dagli organismi incaricati di effettuare i pagamenti ai Beneficiari.

¹² Totale dei pagamenti ricevuti dalla Commissione.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

Asse prioritario	Spesa dei beneficiari⁹	Contributo pubblico¹⁰	Versamenti ai beneficiari¹¹	Pagamenti ricevuti dalla CE¹²
rientranti nell’ambito del FSE qualora il programma operativo sia cofinanziato dal FESR ¹³				
Le spese nel totale complessivo rientranti nell’ambito del FESR qualora il programma operativo sia cofinanziato dal FSE	0,00	0,00	0,00	0,00

¹³ Questo campo va completato per i Programmi Operativi cofinanziati dal FESR o dal FSE qualora si faccia ricorso all’opzione di cui all’articolo 34, paragrafo 2, del Regolamento (CE) 1083/2006.

Tabella 2.2 – Dotazione finanziaria complessiva articolata per Asse prioritario (in Euro)

Asse prioritari	Contributo comunitario	Controparte nazionale	Ripartizione indicativa della controparte nazionale		Finanziamento totale	Tasso di cofinanziamento	Per informazione	
			Finanziamento nazionale pubblico	Finanziamento nazionale privato			Contributi BEI	Altri finanziamenti
	(a)	(b)=(c)+(d)	(c)	(d)	(e)=(a)+(b)	(f)=(a)/(e)		
Asse I	758.581.016	758.581.016	758.581.016	0	1.517.162.032	50%	0	0
Asse II	596.901.670	596.901.670	596.901.670	0	1.193.803.340	50%	0	0
Asse III	19.246.205	19.246.205	19.246.205	0	38.492.410	50%	0	0
Totale	1.374.728.891	1.374.728.891	1.374.728.891	0	2.749.457.782	50%	0	0

2.1.3. Ripartizione relativa all'uso dei Fondi

La tabella 3 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 3 – Ripartizione cumulativa per categorie delle dotazioni provenienti dal contributo comunitario. Combinazione dei codici delle dimensioni da 1 a 5

Numero di riferimento della Commissione (CCI): 2007 IT 161 PO 005					
Titolo del Programma: PON “Reti e Mobilità”					
Data dell'ultima Decisione della Commissione relativa al programma interessato: 07/12/2007					
Codice* Dimensione 1 Temi prioritari	Codice* Dimensione 2 Forme di finanziamento	Codice* Dimensione 3 Territorio	Codice* Dimensione 4 Attività economica	Codice* Dimensione 5 Ubicazione¹	Importo FESR** (Euro)
17	01	00	11	ITF3	14.104.529,06
17	01	00	11	ITF4	11.597.532,50
17	01	00	11	ITF6	9.300.215,11
17	01	00	11	ITG1	28.319.676,15
30	01	00	11	ITG1	1.667.984,30
85	01	00	17	ITF3	8.350,00
85	01	00	17	ITF4	8.350,00
85	01	00	17	ITF6	8.350,00
85	01	00	17	ITG1	8.350,00
TOTALE RISORSE FESR					65.023.337,12

* Le categorie vanno codificate per ogni dimensione utilizzando le classificazioni standard.

** Importo del contributo comunitario concesso per ciascuna combinazione di categorie.

¹ Per i codici relativi a questa dimensione si è fatto riferimento alla nomenclatura delle unità territoriali statistiche (NUTS) che figura nell'Allegato del Regolamento (CE) n. 105/2007 del 01.02.2007 (di modifica del Regolamento (CE) n. 1888/2005 del 26.10.2005 e che, ai fini della trasmissione dei dati alla Commissione, trova applicazione a partire dal 1° gennaio 2008).

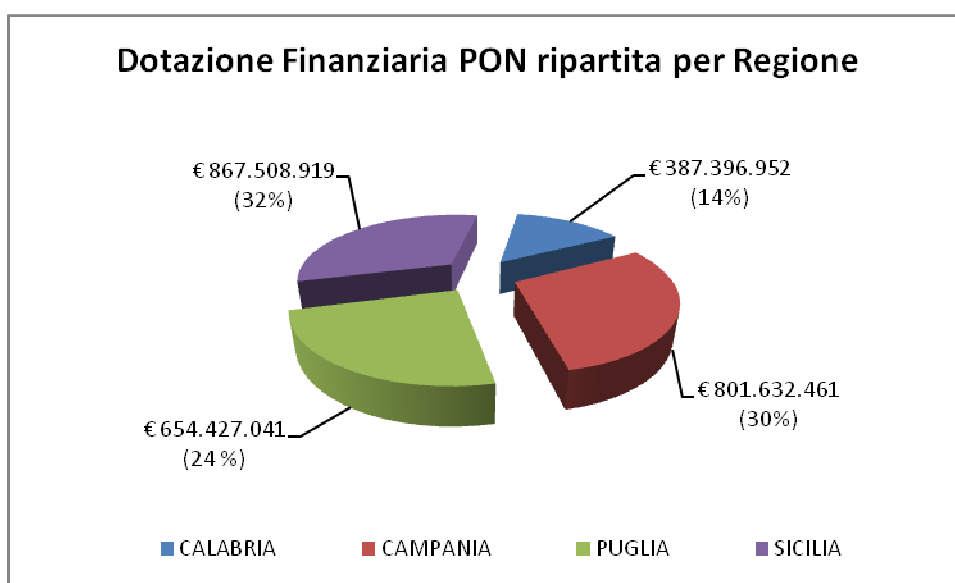
2.1.4. Sostegno ripartito per gruppi destinatari

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 secondo le quattro regioni dell'area Convergenza; di tale dettaglio si dà evidenza nel grafico n. 3, che fornisce lo stanziamento in termini assoluti oltre che la quota percentuale per singola regione.



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

Grafico n. 3

Di seguito si fornisce, nelle tabelle 4.1 e 4.2, il dettaglio delle progettualità selezionate nell'ambito degli Assi I e II con la relativa regione Convergenza di riferimento.

Tabella 4.1 – Progetti selezionati nell'Asse 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).				
Ob. Oper.	L.I.	Titolo intervento	Importo	Regione
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	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 Sambiasso e Gallico	20.000.000,00	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	Calabria
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	18.000.000,00	Calabria
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	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	Calabria

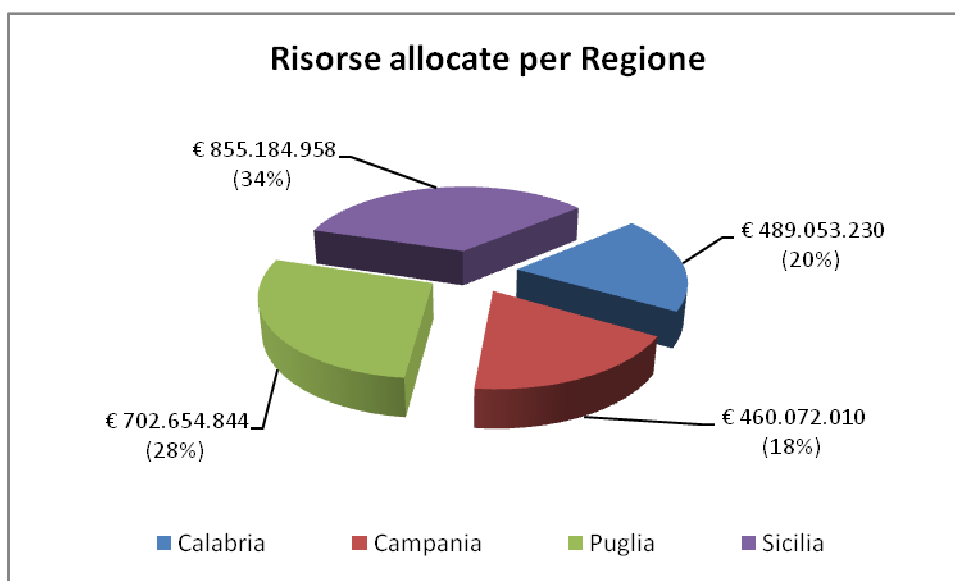
Asse I. Attraverso questo Asse il Programma promuove lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale, in particolare operando sullo sviluppo delle Autostrade del Mare (Corridoio 21) e del corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" (Corridoio I).

Ob. Oper.	L.I.	Titolo intervento	Importo	Regione
I.1	I.1.1.	Variante linea Cancellò – Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC	202.000.000,00	Campania
I.1	I.1.1.	Stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est	48.000.000,00	Campania
I.1	I.1.1.	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	135.000.000,00	Sicilia
I.1	I.1.1.	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	333.000.000,00	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	Calabria
I.1	I.1.1.	Nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti: miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN	37.000.000,00	Campania
I.1	I.1.2	Porto di Brindisi - Completamento banchina di Costa Morena est	20.000.000,00	Puglia
I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro	80.950.000,00	Calabria
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	Campania
I.1	I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest	146.600.000,00	Campania
I.1	I.1.2	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	35.000.000,00	Puglia
I.1	I.1.2	HUB Portuale di Augusta	85.000.000,00	Sicilia
I.1	I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto "a cavallo")	11.400.000,00	Sicilia
I.2	I.2.1	Aeroporto di Palermo: Ampliamento piazzale aeromobili (progetto "a cavallo")	20.784.957,81	Sicilia
I.2	I.2.2	Fascio di binari di presa e consegna Interporto di Bari	16.000.000,00	Puglia

Tabella 4.2 – 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.	L.I.	Titolo intervento	Importo	Regione
II.1	II.1.1	Nodo di Bari: Bari nord (interramento tratta S. Spirito - Palese) e Bari sud (Bari C.le - Bari S. Giorgio)	395.000.000,00	Puglia
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	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	Sicilia
II.1	II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	76.000.000,00	Sicilia
II.1	II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	36.000.000,00	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	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	180.103.230,07	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	39.000.000,00	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	81.200.000,00	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	110.000.000,00	Sicilia
II.2	II.2.1	Linea Palermo - Messina e tratta Palermo - Trapani: SCMT Sottosistema Terra Sicilia	42.000.000,00	Sicilia
II.2	II.2.4	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	8.972.010,00	Campania
II.2	II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi. Programma di potenziamento TBT VFR	1.636.319,00	Puglia
II.2	II.2.4	Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET	3.818.524,70	Puglia

In riferimento alla lista degli interventi ammessi a finanziamento, con il seguente grafico si dà evidenza delle **risorse allocate al 31.12.2009** per le singole regioni in Obiettivo Convergenza.



Nota: i valori sono da considerarsi al netto delle risorse previste per l'Asse di Assistenza tecnica.

Grafico n.4

Si ritiene opportuno precisare che, anche in fase programmatica, 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)¹⁴ **ai fini 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 in termini di sviluppo generale (quali: gli effetti occupazionali, la riduzione dei tassi di inquinamento, l’incremento del PIL): assicurare un’equilibrata distribuzione territoriale della spesa nell’ambito delle aree beneficiarie degli interventi costituisce, infatti, un fattore importante per una piena condivisione del percorso di programmazione delineato dal QSN.

Tuttavia, come si è già avuto modo di sottolineare nella “*Relazione sulla regionalizzazione delle risorse del PON Reti e Mobilità 2007-2013 – Febbraio 2009*”, **il profilo della “regionalizzazione” non trova applicazione in senso stretto in ragione della valenza strategica nazionale del PON “Reti e mobilità”**, tesa a operare secondo una logica “di area vasta” e “di sistema” piuttosto che fare riferimento a dimensioni strettamente amministrative.

Va infatti evidenziato che **in un settore come quello delle opere infrastrutturali la ripartizione territoriale delle risorse può essere considerata come un elemento della programmazione più che come un fine**, da confrontare con la localizzazione fisica degli interventi e con le ricadute che essi determinano. Per loro stessa natura, infatti, gli investimenti infrastrutturali si caratterizzano per la capacità di generare ricadute ed effetti rilevanti anche su ambiti territoriali diversi da quelli interessati alla loro localizzazione; tale profilo è ancor più vero per **opere promosse nell’ambito di Programmi di interesse strategico nazionale**, i quali – come d’altra parte indicato anche dalla Delibera Cipe di

¹⁴ 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.

attuazione del QSN¹⁵ – sono chiamati a creare valore aggiunto rispetto agli strumenti di livello locale privilegiando la realizzazione di *interventi di natura “sistemica”*.

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 a termini regolamentari e del 70% stabilito dal QSN, così come riportato nella tabella sottostante.

Tabella 5.1 - Classificazione degli interventi per il periodo 2007-2013. Codificazione per “temi prioritari” - Ripartizione percentuale indicativa delle risorse assegnate al PON

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

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).

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

¹⁵ Cfr. Allegato 1 della Delibera Cipe, punto dedicato ai “Principi guida per l’attuazione della Priorità 6 - Reti e collegamenti per la mobilità”.

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.

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.

Anche gli interventi nei settori stradale e autostradale assolvono quella funzione "sistemica" affidata al PON dal QSN, pur non concorrendo all'alimentazione degli obiettivi di Lisbona. Essi sono finalizzati infatti, prevalentemente, a garantire adeguati collegamenti dei nodi logistici e produttivi con i Corridoi transeuropei (segnatamente il I e il 21) e con l'armatura stradale principale, quindi a consentire maggiori livelli competitivi al sistema logistico nel suo insieme.

Di seguito si fornisce, nelle tabelle 5.2 e 5.3, il dettaglio delle progettualità selezionate nell'ambito degli Assi I e II indicando anche, per ciascuna di esse, il relativo tema prioritario.

Tabella 5.2 – 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.	L.I.	Titolo intervento	Importo	Tema Prioritario	
				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)
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)
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)
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)
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)
I.1	I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e	34.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)

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.	L.I.	Titolo intervento	Importo	Tema Prioritario	
				Codice	Descrizione
		inserimento nel CTC			
I.1	I.1.1.	Variante linea Cancellò – Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC	202.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)
I.1	I.1.1.	Stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est	48.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)
I.1	I.1.1.	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	135.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)
I.1	I.1.1.	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	333.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)
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)
I.1	I.1.1.	Nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti: miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN	37.000.000,00	17	Ferrovie (RTE-T)
I.1	I.1.2	Porto di Brindisi - Completamento banchina di Costa Morena est	20.000.000,00	30	Porti
I.1	I.1.2	Porto di Gioia Tauro	80.950.000,00	30	Porti
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
I.1	I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest	146.600.000,00	30	Porti
I.1	I.1.2	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	35.000.000,00	30	Porti
I.1	I.1.2	HUB Portuale di Augusta	85.000.000,00	30	Porti
I.1	I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto "a cavallo")	11.400.000,00	30	Porti
I.2	I.2.1	Aeroporto di Palermo: Ampliamento piazzale aeromobili (progetto "a cavallo")	20.784.957,81	29	Aeroporti
I.2	I.2.2	Fascio di binari di presa e consegna Interporto di Bari	16.000.000,00	26	Trasporti multimodali

Tabella 5.3 – Progetti selezionati nell’Asse II

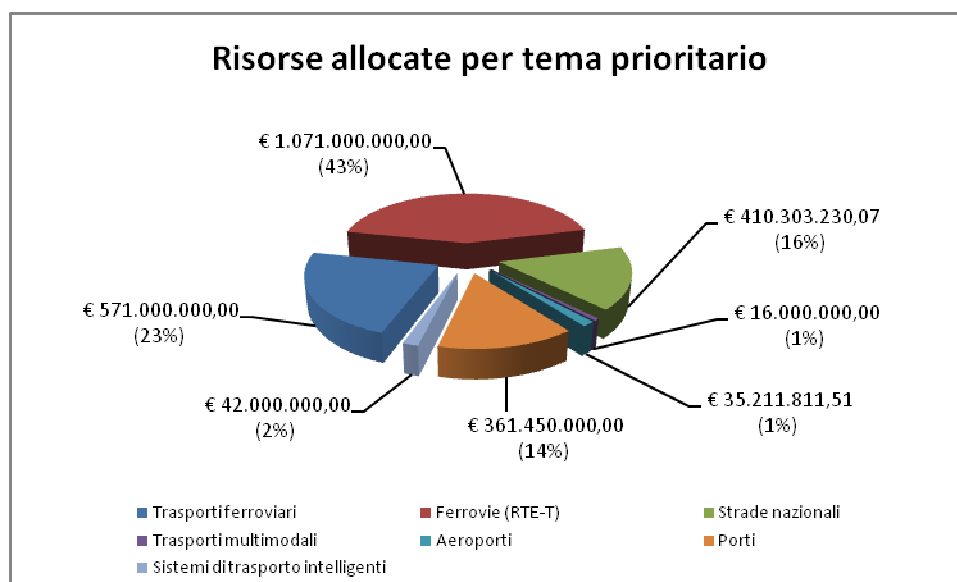
Asse II. L’Asse indirizza la propria strategia verso il potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell’armatura logistica delle aree Convergenza, dando priorità al **collegamento tra Corridoio I e Corridoio 21** e ai collegamenti di primo livello tra i suddetti corridoi e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

Ob. Oper.	L.I.	Titolo intervento	Importo	Tema Prioritario	
				Codice	Descrizione
II.1	II.1.1	Nodo di Bari: Bari nord (interramento tratta S. Spirito - Palese) e Bari sud (Bari C.le - Bari S. Giorgio)	395.000.000,00	16	Trasporti ferroviari
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)
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)
II.1	II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	76.000.000,00	16	Trasporti ferroviari
II.1	II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	36.000.000,00	16	Trasporti ferroviari
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
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	180.103.230,07	22	Strade nazionali
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	39.000.000,00	22	Strade nazionali
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	81.200.000,00	22	Strade nazionali
II.1	II.1.2	S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT. Tronco Svincolo Regalsemi - innesto SS n. 117 bis. Lotto unico	110.000.000,00	22	Strade nazionali
II.2	II.2.1	Linea Palermo - Messina e tratta Palermo - Trapani: SCMT Sottosistema Terra Sicilia	42.000.000,00	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2	II.2.4	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	8.972.010,00	29	Aeroporti

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.	L.I.	Titolo intervento	Importo	Tema Prioritario	
				Codice	Descrizione
II.2	II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi. Programma di potenziamento TBT VFR	1.636.319,00	29	Aeroporti
II.2	II.2.4	Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET	3.818.524,70	29	Aeroporti

Di seguito si fornisce la rappresentazione grafica di quanto indicato nelle precedenti tabelle.



Nota: i valori sono da considerarsi al netto delle risorse previste per l'Asse di Assistenza tecnica.

Grafico n.5

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”, all'interno delle dotazioni finanziarie riservate – seppure in linea orientativa – al completamento, rafforzamento e realizzazione di porti e interporti è prevista la promozione di regimi di aiuto a favore di soggetti privati che operano nel settore della logistica delle merci. In particolare, la forma di aiuto promossa con la *Linea di intervento I.4.1. “Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche”* è rivolta esclusivamente agli **operatori del settore privato** per la realizzazione di infrastrutture logistiche e dei relativi apparati strumentali afferenti ai nodi logistici di rilevanza sovraregionale.

Inoltre, nell'anno di riferimento, l'Autorità di Gestione ha intensificato l'attività di ascolto delle istanze provenienti dalla “periferia” al fine di instaurare e consolidare un canale privilegiato di dialogo con il territorio delle quattro regioni Obiettivo Convergenza e permettere così di acquisire dal basso eventuali input o esigenze specifiche e di informare il vasto pubblico (in particolare l'universo imprenditoriale) delle attività poste in essere dal Programma. Il primo interlocutore nell'ambito di

questo processo di ulteriore avvicinamento dell'Amministrazione ai soggetti orbitanti intorno al Programma è stata Unioncamere con la quale si è svolto un incontro in data 27.02.2009.

In tale circostanza Unioncamere ha proposto una collaborazione con l'Autorità di Gestione finalizzata a incrementare, attraverso la rete delle Camere di Commercio, la visibilità del PON “Reti e Mobilità”, **pubblicizzando le politiche previste e le azioni attivate** (web, eventi, giornali). Di riflesso è stata prospettata la possibilità di organizzare dei *focus group* in cui far partecipare le Camere di Commercio delle quattro regioni Obiettivo Convergenza: in questo modo, coinvolgendo maggiormente i rappresentanti degli operatori locali, potrebbero emergere più chiaramente i bisogni infrastrutturali delle imprese e rendere così le politiche di sviluppo del PON maggiormente armoniche rispetto alle esigenze provenienti dal territorio.

Inoltre l'Autorità di Gestione ha provveduto ad effettuare, con l'apporto del Valutatore indipendente, una prima ricognizione in merito alla presenza, nei Programmi Operativi Regionali Convergenza, di azioni di sostegno alle imprese per lo sviluppo della logistica, in modo da favorire azioni in sinergia e in complementarietà con gli interventi promossi a livello locale e/o con misure già adottate a livello nazionale che necessitano di essere puntualmente condivise. Tale necessità deriva dalla volontà di evitare, da un lato, inopportune sovrapposizioni delle azioni promosse sullo stesso territorio, dall'altro, l'erogazione di contributi “a pioggia” non supportati da un'adeguata strategia di fondo.

In coincidenza con la redazione del presente RAE, è in corso l'organizzazione di una serie di incontri con le imprese del settore logistico delle quattro regioni Convergenza al fine di analizzare la situazione del settore a favore del quale la Linea di intervento I.4.I opererà.

Il primo di questi incontri si terrà a Bari il 9 giugno 2010 (v. § 6.1).

2.1.5. Sostegno restituito o riutilizzato

Al 31.12.2009 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 Regolamento (CE) 1083/2006.

2.1.6. Analisi qualitativa

Al 31.12.2009 non sussistono informazioni utili a consentire l'effettuazione di analisi di tipo “quantitativo”, basate sulla disamina di risultati misurabili attraverso l'utilizzo di indicatori fisici.

In riferimento al contributo fornito dal PON al conseguimento degli obiettivi di Lisbona e degli obiettivi di cui all'art. 9, § 3, del Regolamento (CE) 1083/2006 (c.d. “earmarking”) si può affermare che gli sviluppi dell'attuazione del Programma per il 2009 hanno dato seguito a quanto stabilito in sede di programmazione.

Infatti, coerentemente con le “Linee guida integrate per la strategia di Lisbona” e al “Piano per l'innovazione, la crescita e l'occupazione” (PICO - documento programmatico che declina, a livello nazionale, le 24 linee guida assegnate al rilancio della Strategia di Lisbona), il PON “Reti e Mobilità” sta concorrendo al conseguimento dei 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.

Come si è avuto modo di sottolineare nei § 2.1.3 e 2.1.4, nel 2009 l'Autorità di Gestione ha formalizzato – con decreti dirigenziali – l'esito positivo del processo di selezione, relativamente a una serie di interventi che hanno permesso di allocare risorse finanziarie in modo coerente con quanto previsto dal testo del PON: dei 35 interventi selezionati al 31.12.2009 (al netto dei progetti rientranti nell'Asse III), **19** sono progetti che sviluppano e/o potenziano il trasporto merci su ferro e **7** quelli che agiscono nell'ambito dell'accrescimento e/o consolidamento delle Autostrade del Mare.

Questo permette di affermare che il Programma, oltre a sviluppare un'armatura infrastrutturale che contribuisce a ridurre il *gap* delle regioni Convergenza rispetto al resto del Paese e con l'Europa, sta concorrendo significativamente a creare le condizioni per trasferire quota parte del trasporto merci attualmente su gomma sulla rete ferroviaria e sulle Autostrade del Mare, con una chiara riduzione delle emissioni dei gas serra.

Gli sforzi dell'Amministrazione nel 2009 si sono concentrati anche nell'analizzare e verificare la possibilità di ammettere a finanziamento azioni caratterizzate da un elevato contenuto tecnologico, valutando quegli interventi la cui selezione permetterebbe di avere sul territorio di riferimento significative ricadute, nell'ambito del trasporto merci, dovute al generale miglioramento della qualità dei servizi di trasporto offerti attraverso l'incremento dell'interoperabilità del Corridoio TEN-T "Berlino-Palermo", la realizzazione di sistemi di informazione integrata sull'offerta di trasporto intermodale, l'installazione di dispositivi finalizzati al miglioramento della sicurezza delle operazioni e del traffico commerciale dei porti del Corridoio 21, la creazione di sistemi per incrementare i livelli di sicurezza del trasporto aereo delle merci e sistemi informativi e telematici di supporto alla creazione di centri di raccolta delle merci e successiva distribuzione. Questa costante iniziativa dell'Amministrazione nel perseguire l'avvio delle linee di Intervento dedicate agli ITS e nel dar seguito, quindi, a quanto previsto dall'impianto programmatico del PON, ha portato anche al coinvolgimento della Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione, permettendo un'efficace sinergia tra le diverse strutture interne del Ministero. In data 11 giugno 2009 è stato ufficialmente richiesto a tale Direzione un supporto nella fase di istruttoria dei progetti, per la loro valutazione definitiva, sulla base anche della documentazione ricevuta dall'Autorità di Gestione (schede di valutazione preliminare). Il MIT, oltre a condurre una ricognizione puntuale delle proposte progettuali pervenute dagli Enti al fine di analizzarne la loro effettiva ammissibilità, ha anche assunto il ruolo di soggetto promotore di un progetto pilota a titolarità - PICOGE - che mira a permettere la messa in rete dei diversi progetti in istruttoria presso la Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione.

L'Amministrazione, inoltre, nel periodo di riferimento del presente Rapporto, per attivare quanto prima le suddette Linee di Intervento, ha favorito anche 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.

Al momento della stesura del presente Rapporto, il processo di selezione dei suddetti progetti è in corso di perfezionamento.

2.2. RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO

Al 31.12.2009 non si registrano problemi in merito al rispetto del diritto comunitario.

Al riguardo si specifica che, nel corso del 2009, l'Autorità di Gestione ha promosso l'organizzazione di un'attività formativa in materia di **Appalti Pubblici (servizi, lavori e forniture)** rivolto al personale interno coinvolto nell'attuazione e gestione del PON.

Tale percorso si concluderà con la diffusione presso i Beneficiari, tramite circolare ministeriale, delle risultanze emerse nell'incontro.

Tale seminario si è svolto a marzo 2010.

Per quanto riguarda i Beneficiari, in data 15.09.2009, si è tenuto un seminario sulle procedure di controllo di I livello in cui sono state invitate a partecipare le Autorità Portuali coinvolte nell'ambito del PON "Reti e Mobilità".

2.3. PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI

A seguito dell'accorpamento in unico Dicastero del Ministero delle Infrastrutture e di quello dei Trasporti, avvenuto nel corso del 2008, l'Amministrazione si è dovuta dotare di una nuova organizzazione interna che, inevitabilmente, ha richiesto un periodo di assestamento e messa a regime

che ha avuto dei riflessi sull'operatività degli uffici direttamente coinvolti nelle attività di gestione, attuazione e controllo del Programma, condizionando sensibilmente dapprima il suo *start-up* e, successivamente, la sua attuazione.

In particolare, nonostante nel corso del 2008 l'Autorità di Gestione abbia provveduto ad attivare tutte le misure necessarie a garantire una tempestiva e adeguata predisposizione e definizione dei sistemi di gestione e controllo, nel pieno rispetto della normativa di riferimento e degli obblighi comunitari e nazionali in materia, tali mutamenti organizzativi hanno comportato la necessità di apportare, nel corso del 2009 e a più riprese, modifiche e assestamenti del documento sul Sistema di Gestione e Controllo del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 previsto dall'art. 71 del Regolamento (CE) 1083/2006. Pertanto, al fine di giungere quanto prima ad una versione consolidata del documento da sottoporre successivamente all'attenzione dei Servizi della Commissione, nell'anno di riferimento l'Autorità di Gestione e gli Uffici competenti del MEF-IGRUE hanno intensificato il confronto su alcuni aspetti specifici, attraverso l'organizzazione di molteplici incontri di lavoro.

Un **primo incontro**, tenutosi **in data 27.02.2009**, ha permesso di analizzare gli aspetti del documento relativi ai singoli soggetti coinvolti nel processo di gestione interni all'Amministrazione (Autorità di Gestione, Autorità di Certificazione, Autorità di Audit) valutando l'eshaustività e l'esattezza della definizione dei ruoli e focalizzandone gli aspetti da migliorare.

Successivamente l'Amministrazione ha provveduto a dare seguito alle risultanze del suddetto incontro attivandosi per adeguare il documento e i *tools* ad esso correlati (Manuale Operativo delle procedure, Piste di Controllo, ecc.).

In seguito l'IGRUE ha trasmesso, con **nota prot. n. 78903 del 15.07.2009**, la **Relazione di Conformità ex art. 71** (Regolamento CE 1083/2006), con la quale ha espresso un parere senza riserve in merito alla descrizione del Sistema di Gestione e Controlli; contestualmente ha richiesto di approfondire, entro il mese di settembre 2009, la descrizione della struttura gestionale dell'Ente Beneficiario ENAC e di provvedere, entro gennaio 2010, all'implementazione del Portale Informativo per la sua definitiva messa in esercizio.

In data 20.07.2009, l'IGRUE ha provveduto ad inviare ufficialmente, tramite il Sistema Informativo SFC, la stessa Relazione alla Commissione Europea.

La **DG Politica Regionale** ha fornito un riscontro con **nota prot. n. 960210 del 07.09.2009**: sulla base di tale esame, i servizi della Commissione hanno ritenuto che il SiGeCo non fosse pienamente conforme a quanto prescritto dall'articolo 71, paragrafi 1 e 2, del Regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio e alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1828/2006 della Commissione. In particolare le osservazioni formulate dalla Commissione hanno avuto come oggetto le modalità di attribuzione, ai Beneficiari del Programma, della titolarità delle attività di controllo di primo livello sulla spesa.

Il processo di affinamento e consolidamento del documento ha visto come step successivo l'**incontro** tenutosi **a Bruxelles** in data **23.09.2009** tra l'Autorità di Gestione, l'Autorità di Certificazione, il rappresentante dell'IGRUE e la Commissione Europea (DG Audit). Nell'occasione l'Autorità di Gestione ha illustrato nel dettaglio le motivazioni che hanno condotto a proporre le soluzioni presentate nella "Descrizione dei Sistemi di Gestione e Controllo" sottolineando, nello specifico, che la scelta di prevedere il supporto nell'effettuazione dei controlli amministrativi sulla documentazione giustificativa di spesa da parte di alcuni Beneficiari è stata dettata dalla presenza, nella struttura organizzativa degli Enti, di efficaci sistemi di autocontrollo oltre che dalla complessità degli interventi ammessi a finanziamento di loro competenza.

Il processo di approvazione del SiGeCo si è concluso, a valle del recepimento da parte dell'Amministrazione delle osservazioni della Commissione contenute nel parere di non conformità e del successivo parere espresso dall'IGRUE con **nota prot. n. 11644 del 12.11.2009**, con l'**invio ufficiale** del documento tramite SFC in data **13.11.2009** e la sua conseguente **approvazione** della Commissione con **nota prot. n. 11528 del 09.12.2009**.

Va inoltre sottolineato che, ai fini di una più efficiente e rapida gestione dei processi attuativi del Programma Operativo, per ottemperare alle finalità di sorveglianza definite nel Reg. (CE) 1083/2006

(artt. 66 e 76), l’Autorità di Gestione ha ritenuto opportuno dotarsi di un proprio sistema informativo di monitoraggio (SIPONREM), che sarà messo in esercizio nei primi mesi del 2010 (questo permetterà di inviare i dati di monitoraggio all’IGRUE per la scadenza istituzionale del 28.02.2010 tramite Protocollo di colloquio).

Tale sistema informativo, accanto alle funzioni proprie del monitoraggio, rappresenterà un vero e proprio strumento di gestione a supporto del governo e dell’attuazione di tutte le fasi del Programma (attuazione, rendicontazione, controllo, valutazione e sorveglianza).

Nell’ambito della definizione del nuovo assetto organizzativo dell’Amministrazione, il sistema informativo rappresenterà, quindi, l’interfaccia per la raccolta sistematizzata, la consultazione, la verifica di coerenza e completezza, nonché la trasmissione dei dati relativi al Programma all’interno del sistema centrale nazionale. Il sistema garantirà la piena corrispondenza a quanto richiesto dal Protocollo di colloquio per il monitoraggio unitario dei progetti del QSN per il periodo 2007-2013, sia in termini di contenuti che di specifiche tecniche; consentirà, nel contempo, la gestione di informazioni aggiuntive dettate dalla particolarità del Programma e dalle esigenze informative dei diversi soggetti coinvolti.

2.4. MODIFICHE NELL’AMBITO DELL’ATTUAZIONE

Oltre all’entrata in vigore dei provvedimenti relativi all’assetto organizzativo del Ministero, di cui si è accennato nel precedente paragrafo, vanno segnalati i seguenti fattori/eventi che, pur senza essere direttamente connessi al contributo del Programma (quali: modifiche legislative o sviluppi socio-economici inattesi), hanno avuto impatti sull’attuazione e la gestione del PON anche per l’anno di riferimento del presente Rapporto:

- il primo, di natura strutturale, è dato dalle condizioni di forte crisi economico-finanziaria emerse nella seconda metà del 2008 e proseguite nel 2009 che hanno duramente colpito l’Unione Europea e l’economia globale, facendo acquisire alla tematica delle grandi opere ed investimenti infrastrutturali un ruolo di assoluto rilievo nel panorama nazionale ed internazionale. In tale ambito, acquisisce fondamentale importanza il *Piano Europeo di Ripresa Economica* varato dalla Commissione Europea con Comunicazione COM(2008) 800def del 26 novembre 2008;
- il secondo, di carattere normativo e che riguarda solo il nostro Paese, è determinato dalle 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 di aggiornamento delle dotazioni FAS), le quali hanno introdotto degli elementi di novità rispetto alle previsioni del QSN.

2.5. MODIFICHE SOSTANZIALI

Al 31.12.2009 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 di appositi **incontri bilaterali con le Regioni dell’Obiettivo Convergenza**, nell’ambito dei quali sono stati progressivamente approfonditi i gradi di fattibilità e sostenibilità dei progetti da ammettere a finanziamento del PON. Inoltre, in una logica tesa a rafforzare l’integrazione tra politiche economiche e politiche territoriali, il MIT si è dotato di un’organizzazione interna volta a favorire il dialogo tra i vari settori del Dicastero. Nello specifico, per quanto attiene alla “Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali del Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale”, nell’ambito della quale rientra la gestione anche dei Programmi comunitari, è stata creata una struttura articolata in 6 divisioni; in particolare, l’Autorità di Gestione del PON “Reti e Mobilità” è incardinata nella Divisione 2^ “Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità”

che opera in stretta sinergia anche con la Divisione 3^a (che si occupa principalmente di risorse nazionali FAS, APQ, Intese Istituzionali di Programma) ai fini di elevare i livelli di efficacia fra tutti gli interventi della politica unitaria 2007-2013 e tra questi e quelli finanziati con risorse nazionali.

In proposito si sottolinea che, a partire dall'ultimo trimestre 2008 e per tutto il 2009, si sono tenuti frequenti incontri tra l'Autorità di Gestione del PON “Reti e Mobilità” e la Struttura Tecnica di Missione del MIT finalizzati alla *governance* complessiva della politica regionale unitaria 2007-2013 e, in particolare, alla massimizzazione dei gradi di sinergia e complementarietà tra il PON cofinanziato UE e gli interventi finanziati con il FAS, con il FIS, con risorse ordinarie e di Legge Obiettivo.

2.6.1. Comitato di Indirizzo e di Attuazione

Nell'ambito del confronto partenariale tra i diversi soggetti coinvolti nell'attuazione del PON è stato istituito il Comitato di Indirizzo e Attuazione (CIA), così come previsto dal QSN per tutti i PO 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.

In fase di programmazione tale Comitato si è riunito il 15 marzo e il 27 luglio 2007. Ad avvenuta approvazione con Decisione comunitaria del PON, il CIA si è riunito in data 10.09.08. Nell'ambito di tale seduta è stato approvato il Regolamento interno con le modifiche proposte in riferimento alle finalità del Comitato (in considerazione soprattutto delle modifiche introdotte dalla Legge n. 133/08), alla sua composizione e ai compiti ad esso assegnati.

In ragione dell'elevato grado di incertezza generato dalla manovra di Governo a partire dalla seconda metà del 2008, di cui si è dato conto nel § 2.4, nel 2009 il Comitato di Indirizzo ed Attuazione non si è riunito.

Tuttavia, l'Amministrazione si è attivata per riunire il CIA nei primi mesi del 2010 (marzo) sia per dare evidenza dello stato di attuazione del PON che per manifestare al Comitato l'opportunità di organizzare una serie di incontri bilaterali (*focus territoriali*) tra il MIT e le singole Regioni Convergenza al fine di massimizzare il grado di sinergia, complementarietà e coordinamento tra i diversi livelli (nazionale e regionale) della politica regionale unitaria.

Nello specifico si tratta di un'iniziativa che, avvalendosi di analisi desk e di progressivi approfondimenti da effettuare con gli interlocutori più direttamente interessati dall'attuazione delle opere infrastrutturali, intende costituire uno strumento utile a monitorare e tenere sotto controllo i singoli interventi del PON, ma anche la dimensione complessiva del Programma e la sua collocazione nell'ambito della politica regionale unitaria 2007-2013.

2.7. MODALITÀ DI SORVEGLIANZA

2.7.1. Organizzazione e svolgimento dei Comitati previsti dal QSN

2.7.1.2. Comitato di Sorveglianza

Il Comitato di Sorveglianza (CdS) del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013 è stato istituito con Decreto prot. 737/R.U. del 29 febbraio 2008 del Direttore generale per la programmazione del Ministero delle Infrastrutture.

Nel corso dell'anno di riferimento si è svolto un unico Comitato in data 26 maggio, di cui si riportano di seguito i principali temi affrontati:

- **Informativa sullo stato di attuazione del PON “Reti e Mobilità” 2007-2013:** il MIT ha posto l'accento sugli sforzi profusi per favorire la piena attuazione del PON “Reti e Mobilità” 2007-

2013 e per adempiere agli obblighi previsti dai regolamenti comunitari (aggiornamento sulla procedura di approvazione del Sistema di Gestione e Controllo; informativa sul processo di revisione del set di indicatori; strategia di Audit);

- **Processo di selezione degli interventi:** è stato indicato che si tratta di un processo strutturato in più fasi che coinvolge diversi soggetti e che prevede l'elaborazione, ad opera degli enti Beneficiari, di una "Scheda gestione progetto", predisposta dall'Autorità di Gestione al fine di proceduralizzare la selezione e garantire uniformità alla modalità di presentazione delle proposte progettuali, nonché di costituire una base informativa omogenea; si è precisato inoltre come tale processo sia ancora in corso e che, pertanto, il quadro degli interventi proposto è da considerarsi "aperto"; alla data del Comitato di Sorveglianza l'Amministrazione ha dichiarato che sono state raccolte 90 ipotesi progettuali formalizzate dai Beneficiari utilizzando la "Scheda Gestione Progetto" e che, a seguito della verifica di ammissibilità operata dai Responsabili di Linea di intervento (RLI), l'Autorità di Gestione ne ha selezionate 31;
- **Informativa sulle previsioni di spesa al 31 Ottobre 2009 e Obiettivo di spesa al 31.12.2009 previsto dalla regola del "N+2":** il MIT ha illustrato gli importi delle previsioni di spesa al 31 ottobre 2009 dando evidenza all'obiettivo di spesa da raggiungere al 31 dicembre 2009 per non incorrere nel disimpegno automatico. Nello specifico ha indicato che entro il 18.12.2009 sarà presentata la prima domanda di pagamento per evitare la restituzione dell'intero ammontare dell'acconto del 7,5% sull'importo complessivo di Programma;
- **Presentazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2008:** è stato indicato che il Rapporto per l'anno 2008 è stato trasmesso ufficialmente ai membri del CdS con nota prot. n. 4753 del 11.05.2009, dando un sintetico riscontro del percorso seguito per la stesura del documento e dei principali contenuti dello stesso;
- **Aggiornamento e integrazione del documento dei criteri di selezione:** si è proceduto all'approvazione della revisione n. 2 del documento tramite procedura scritta (prot. n. 828 del 30.06.2009) a seguito di integrazioni apportate allo stesso rispetto alla versione inviata ai membri del Comitato in data 11.05.09; tali integrazioni sono state finalizzate per meglio armonizzare, rispetto all'evoluzione del quadro progettuale di riferimento, i profili già oggetto della prima revisione proposta e, pertanto, le stesse hanno riguardato le voci dei "Beneficiari", delle "Tipologie di intervento" e delle "Modalità di attuazione delle operazioni";
- **Informativa sulle attività di monitoraggio del PON:** l'Amministrazione ha fornito un quadro sintetico sullo stato di avanzamento dell'attività di monitoraggio sottolineando come, nella fase di *start-up* del Programma e, nelle more della messa in esercizio del proprio Sistema Informativo, si sia avvalsa temporaneamente del Sistema SRTP messo a disposizione dall'IGRUE.

Nel corso del 2009 il **Comitato di Sorveglianza** è stato, inoltre, **consultato con procedura scritta** relativamente a:

- l'approvazione del Verbale della riunione del Comitato stesso (nota dell'Autorità di Gestione prot. n. 827 del 30.06.09, di chiusura della procedura);
- l'approvazione del RAE al 31.12.2008 (nota dell'Autorità di Gestione prot. n. 826 del 30.06.09, di chiusura della procedura scritta);
- l'approvazione della revisione n. 2 del documento "Criteri di selezione degli interventi" (nota dell'Autorità di Gestione prot. n. 828 del 30.06.09, di chiusura della procedura scritta).

2.7.2. Attività di Valutazione di Monitoraggio del PON

2.7.2.1. Modalità di valutazione in applicazione del “Piano della Valutazione” del PON

Al 31 dicembre 2009 l'attività del Valutatore è stata prevalentemente orientata a definire, con un maggiore livello di dettaglio rispetto a quanto previsto dal Capitolato e dal Piano della Valutazione proposto in sede di gara, lo sviluppo del Servizio in termini di contenuti, metodi e tempi.

Nel novembre del 2009 è stato presentato, e successivamente approvato dall'Autorità di Gestione, il Piano Operativo. In quest'ambito è stata elaborata una preliminare versione del Disegno di Valutazione, orientata a restituire i primi quesiti valutativi emersi con l'avvio dell'attività e a delineare il percorso metodologico attraverso il quale individuare le successive domande di valutazione che saranno oggetto di indagini tematiche dedicate.

Inoltre con il Piano Operativo è stata fornita una descrizione degli obiettivi generali del Servizio, dei principali prodotti valutativi previsti, della tempistica di realizzazione delle attività e di rilascio degli output, dell'organizzazione del gruppo di lavoro e degli strumenti adottati per la gestione del servizio e le modalità di coordinamento con la Committenza e con gli altri soggetti coinvolti nell'attività di Valutazione.

Parallelamente al percorso di definizione delle domande valutative - sulla base di quanto proposto in sede di gara e a seguito di una speditiva ricognizione sulle immediate esigenze di supporto conoscitivo presso l'Autorità di Gestione - nello scorcio di attività contemplato dal presente Rapporto sono state avviate da parte del Valutatore una serie di azioni volte a fornire supporti operativi con principale riferimento ai seguenti ambiti:

- revisione del Piano di Valutazione del PON: consta di un'azione di accompagnamento volta a produrre nel corso del 2010 una versione aggiornata del Piano della Valutazione finalizzata a recepire, in particolare, i mutamenti del quadro programmatico che hanno interessato le risorse FAS, alcune osservazioni formulate in occasione di un precedente Comitato di Sorveglianza alla stesura originale del Piano e la necessità di rivedere in chiave maggiormente operativa e semplificata il sistema organizzativo posto a presidio dei processi di valutazione;
- revisione del set di indicatori: il Valutatore, sia partecipando a un tavolo tecnico comune con i Servizi di Assistenza Tecnica e Monitoraggio, sia con un contributo indipendente, ha preso parte al percorso di revisione del set di indicatori volto a portare a maggior coerenza tale sistema con l'attuale conformazione del Programma e a pervenire a una definitiva quantificazione dei valori obiettivo entro il 2010;
- attivazione della Linea di Intervento I.1.4: è stato fornito un primo supporto valutativo volto a una precisazione dei contenuti operativi della linea costituito da una ricognizione sui principali strumenti attuativi attivati a livello nazionale e regionale in materia di aiuto agli operatori della logistica;
- costituzione del Gruppo di Lavoro “Sostenibilità Ambientale del PON”: il Servizio di Valutazione ha individuato un proprio referente chiamato a partecipare ai lavori del Gruppo, che anche prima della costituzione formale avvenuta a fine dicembre 2009, ha svolto alcune attività di supporto alle attività dell'AdG e dell'Autorità Ambientale del Programma.

In relazione ai contenuti degli approfondimenti valutativi da svolgere nel prosieguo delle attività, sono cominciate a emergere domande orientate ad approfondire gli elementi di sinergia tra il PON e il complesso della programmazione regionale e, dal punto di vista territoriale, di focalizzare l'attenzione su alcune direttrici privilegiate di sviluppo tra cui, su tutte, l'itinerario ferroviario per il trasporto delle merci Gioia Tauro – Taranto.

2.7.2.2. Adeguatezza del sistema di monitoraggio

In un contesto di miglioramento dei processi interni all’Amministrazione, l’Autorità di Gestione, dando seguito ai dettami del Reg. (CE) 1083/2006 (artt. 66 e 76) e, nello specifico, alle finalità di sorveglianza in esso definite, ha ritenuto opportuno dotarsi di un proprio Sistema Informativo di monitoraggio che sia di supporto per il governo e l’attuazione del Programma.

A seguito della conclusione della procedura di gara per l’affidamento del servizio di monitoraggio del PON e della stipula del relativo contratto, l’Amministrazione ha conferito l’incarico al servizio di Assistenza Tecnica Monitoraggio di ideare un Sistema Informativo che potesse essere confacente alle esigenze del Programma.

Durante tutto il 2009 l’Amministrazione e l’Assistenza Tecnica Monitoraggio hanno avuto un continuo confronto per analizzare quali caratteristiche il Sistema Informativo dovesse assumere per meglio adattarsi alle caratteristiche specifiche del PON “Reti e Mobilità”, oltre che per dare seguito alle indicazioni dell’IGRUE in merito al protocollo unico di colloquio.

Al 31.12.2009 il suddetto Sistema Informativo risulta in fase di implementazione: la messa in esercizio ufficiale è prevista per gennaio 2010, permettendo così l’invio dei dati di monitoraggio, tramite Protocollo di colloquio, al Sistema Centrale IGRUE per la scadenza istituzionale del 28.02.2010.

Nelle more di definizione di tale Sistema, l’Autorità di Gestione si è dotata di “**Schede gestione progetto**” quale strumento finalizzato a costituire una prima base dati omogenea. Tali Schede, sono articolate in quattro sezioni:

- *Sezione anagrafica* contenente le informazioni generali riguardanti il progetto che si intende presentare;
- *Sezione progettuale* volta a raccogliere la documentazione illustrativa del progetto e che fornisce una stima dei tempi di realizzazione dell’opera;
- *Sezione procedurale* che illustra le informazioni base sulla situazione procedurale del progetto e fornisce un elenco della documentazione acquisita;
- *Sezione finanziaria* volta a fornire un quadro sintetico dell’andamento finanziario del progetto aggregando dati tra loro comparabili.

Va sottolineato che tali Schede – il cui utilizzo è temporaneo e terminerà quando sarà operativo il Sistema Informativo – hanno consentito all’Autorità di Gestione, da un lato, di avviare un percorso per la raccolta sistematizzata delle informazioni relative alle ipotesi progettuali (passaggio fondamentale all’interno del processo di selezione degli interventi) e, dall’altro, di verificare le difficoltà di rilevazione delle informazioni relative a progetti infrastrutturali complessi. La compilazione di tali Schede, proseguita anche nel 2009, ha infatti richiesto un processo di allineamento con i vari Beneficiari al fine di addivenire a una comune e condivisa interpretazione delle varie tipologie di informazioni richieste, nonché ad una pianificazione temporale di massima per la raccolta dei vari dati.

Questa fase “pilota” di rilevazione dei dati ha fornito elementi e suggerimenti che si sono rivelati utili in sede di predisposizione della versione finale del Sistema Informativo e delle sue varie applicazioni connesse al monitoraggio degli interventi.

In ogni modo l’Autorità di Gestione, tramite l’utilizzo dell’applicativo SRTP messo a disposizione dall’IGRUE per le Amministrazioni non ancora fornite di un Sistema Informativo proprietario, ha rispettato per il 2009, nei modi e nei tempi, le scadenze istituzionali del monitoraggio.

L’Amministrazione ha inoltre provveduto a promuovere, in merito alle attività di monitoraggio e attraverso incontri specifici con gli Enti beneficiari, il processo di revisione del set degli indicatori di risultato e di realizzazione del PON, al fine di rendere gli stessi maggiormente aderenti all’attuazione del Programma. In considerazione delle difficoltà riscontrate in merito alla concreta costruzione e rilevazione di alcuni indicatori di risultato degli Assi I e II, ha intrapreso, altresì, un’interlocuzione con l’UVAL organizzando una prima riunione di confronto, tenutasi il 4 maggio 2009.

Alla data di stesura del presente RAE, il Sistema Informativo, a seguito della sua messa in esercizio, è pienamente operativo; conseguentemente sono state rilasciate le necessarie credenziali di accesso per buona parte dei soggetti coinvolti nell’ambito del programma.

2.7.2.3. Monitoraggio aspetti ambientali

In considerazione della peculiarità del PON “Reti e Mobilità”, i soggetti responsabili della gestione del Programma sono chiamati a mantenere un livello di attenzione adeguato per quanto riguarda gli impatti ambientali che gli interventi selezionati possano avere sul territorio.

Per questo motivo l’Autorità di Gestione ha ritenuto necessario attivare una stretta collaborazione con il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare¹⁶ (MATTM) quale Autorità Ambientale del Programma, che assicurasse il necessario dialogo interistituzionale.

A tal fine è stato istituito il **Tavolo Interministeriale di coordinamento per il monitoraggio degli aspetti ambientali del PON**, a cui partecipa anche il MISE-DPS. Il Tavolo, che viene convocato su iniziativa di una delle tre Amministrazioni componenti, ha garantito lo svolgimento di tutte le attività connesse all’integrazione della componente ambientale nella programmazione e attuazione del PON, quali la pianificazione ed esecuzione delle attività connesse al monitoraggio ambientale e l’esame di specifiche criticità insorte in corso d’opera in materia ambientale.

Nell’arco dell’anno di riferimento del presente Rapporto, il Tavolo Interministeriale si è riunito tre volte:

- **Incontro del 06.04.2009.** Si è discussa nel merito la proposta progettuale del MATTM del 11.12.2008, valutando l’opportunità di acquisire, a valere sull’Asse III del PON, professionalità aggiuntive, nonché di costituire un gruppo di lavoro misto dedicato al monitoraggio ambientale del PON;
- **Incontro del 23.07.2009.** L’incontro si è sviluppato attorno a due questioni critiche: a) stabilire, a livello nazionale e in tempi rapidi, modalità operative utili ad accelerare l’invio alla CE delle Schede Grandi Progetti, corredate delle necessarie Dichiarazioni sui siti “Natura 2000”; b) verificare e condividere tempestivamente se l’introduzione nel PON di alcuni nuovi GP stradali, per i quali sono state effettuate opportune verifiche preliminari circa la coerenza degli stessi con le Linee di intervento del Programma, sia tale da comportare o meno la riapertura del processo di VAS.

In merito al **primo aspetto** è emersa la necessità di distinguere il problema contingente da quello più generale afferente un metodo di lavoro. Nello specifico, per quanto attiene alcune situazioni di emergenza il Tavolo ha concordato sull’opportunità di organizzarsi con la Commissione VIA al fine di incorporare dal SIA la componente relativa alla valutazione di incidenza (diversamente non sarebbe possibile inviare le relative Schede alla CE mediante l’applicativo SFC), ovvero chiedendo alla stessa di pronunciarsi in tempi ristretti solo su questo aspetto per sottoporre alla DPA del MATTM gli esiti di tale pronunciamento.

Nella riunione è stato inoltre condiviso il suggerimento, avanzato dal MATTM-DPN, di prevedere comunque tempi compatibili con la natura dei necessari accertamenti e, soprattutto, di invitare tutti gli Enti a fare richiesta di rilascio delle dichiarazioni obbligatorie presentando una documentazione esaustiva e completa, così come previsto dalla normativa vigente.

Su espressa richiesta dell’Autorità di Gestione, i Rappresentanti del MATTM si sono dichiarati disponibili ad adottare la medesima procedura “straordinaria” anche a medio termine a fronte di molti interventi che attualmente dispongono solo della progettazione preliminare, sebbene a fronte delle seguenti precauzioni:

- nella Dichiarazione sui siti “Natura 2000” dovrebbe essere precisato che trattasi di un progetto preliminare e che, in quanto tale, nell’ambito della procedura di VIA potrebbe subire

¹⁶ Nello specifico la Direzione generale per la Salvaguardia Ambientale.

modifiche anche sostanziali. Dovrebbe essere inoltre indicato che una Dichiarazione definitiva in merito alla valutazione di incidenza sarà rilasciata in un momento successivo (MATTM-DPN);

- il progetto preliminare dovrebbe già contenere le indicazioni su eventuali mitigazioni ambientali e la Commissione VIA dovrebbe poter dettare le eventuali prescrizioni alla presentazione del progetto al primo stadio di lavorazione.

Sul **secondo punto**, relativo all'introduzione nel PON di nuovi GP stradali, l'AdG ha sottoposto al Tavolo l'interrogativo di come debba essere interpretata la dicitura "manifestamente attuativi" (di cui alla Nota del DPS prot. n. 0020355 del 03.10.08), così da avere certezza in merito alla possibilità o meno di inserire da subito nel PON i nuovi GP senza riaprire il processo di VAS. Nello specifico la dicitura di cui trattasi fa riferimento a un passaggio della Nota del DPS là dove questa precisa "*che tra gli interventi (Grandi Progetti) 'espressamente previsti' dal Programma devono essere inclusi anche quelli inseriti dopo l'approvazione del Programma stesso, purché 'manifestamente attuativi' delle Linee di intervento rispetto alle quali è stata effettuata la VAS*".

È stato inoltre precisato che, ai fini di valutare e determinare l'introduzione nel PON degli interventi in argomento, si è operato come segue:

- si è inteso come "manifestamente attuativo" un progetto coerente, ossia un progetto che contribuisce al raggiungimento degli obiettivi del Programma con riferimento alla Linea di intervento di appartenenza;
- la VAS del PON non è stata effettuata sui singoli interventi, bensì con riferimento agli obiettivi delle Linee di intervento in cui è articolato il Programma.

Pertanto, su indicazione del MATTM-DSA, il Tavolo ha concordato che, ai fini dell'introduzione di nuovi Grandi Progetti senza riaprire la VAS sarà sufficiente verificare che questi siano "manifestamente attuativi" delle Linee di intervento del Programma.

Ha concordato, inoltre, di:

- trattare separatamente i Grandi Progetti in questione ed elaborare, per ciascuno di essi, un **sintetico dossier** contenente tutte le informazioni (cartografiche e analitiche) utili a consentire un pronunciamento del MATTM e del DPS;
 - rafforzare il ragionamento relativo alla "coerenza" dando evidenza del contributo fornito da ciascun intervento al raggiungimento degli obiettivi delle Linee di intervento.
- **Incontro del 15.10.2009.** Si è ribadita la necessità di presentare alla Commissione, a corredo di una Scheda Grande Progetto, la Dichiarazione dell'Autorità competente per la sorveglianza dei Siti Natura 2000, senza la quale l'Autorità di Gestione non può ottenere l'approvazione della proposta progettuale. Inoltre è stato affrontato nuovamente il tema relativo alla necessità di riaprire il processo di VAS a seguito dell'introduzione nel PON di alcuni Grandi progetti stradali; tale confronto si è svolto alla luce dell'avvenuta elaborazione e trasmissione, al DPS e al MATTM, di un sintetico dossier per ciascun nuovo progetto ANAS (materiale cartografico, analitico e, più in generale, informazioni ritenute rilevanti al fine di esprimere un parere).

A seguito delle reiterate richieste di collaborazione da parte del MATTM, l'Autorità di Gestione ha ritenuto di istituire un Gruppo di lavoro condiviso, denominato "*Gruppo di lavoro sostenibilità ambientale*" (disposizione dirigenziale prot. n. 15087 del 22.12.2009) a diretta collaborazione con l'Autorità Ambientale e con l'Autorità di Gestione per tutte le attività di natura ambientale afferenti il Programma (aggiornamento della V.A.S. – attuazione del Piano di monitoraggio ambientale – supporto al Tavolo Interministeriale Ambiente). Data la natura specifica della materia trattata, il GdL opererà presso la sede del MATTM. Le figure professionali dedicate sono state individuate nell'ambito dei servizi di assistenza tecnica di supporto al Programma nonché attraverso una selezione

tra gli esperti ambientali iscritti negli elenchi della Funzione Pubblica. Nel corso dell'anno 2009 il GdL ha operato, nelle more dell'istituzione formale, riunendosi nelle seguenti circostanze:

- **Incontro del 04.06.2009** relativo alle problematiche inerenti la redazione del piano di monitoraggio e l'individuazione degli indicatori ambientali utili per la VAS;
- **Incontro del 29.07.2009** relativo, principalmente, alle problematiche ambientali emerse circa l'intervento "Porto di Salerno – Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest" al quale ha partecipato anche l'Autorità Portuale di Salerno. I principali temi affrontati sono stati i seguenti:
 - definizione delle modalità di avvio della procedura di VIA relativa all'intervento e definizione della tempistica di ottenimento del conseguente parere;
 - definizione delle modalità e della tempistica relative all'ottenimento del nulla osta Siti Natura 2000;
 - stabilire la tipologia di intervento a cui ricondurre l'opera tra le diverse contemplate dagli Allegati (II e il IV) al D.Lgs 4/2008.

Anche in questo caso il MATTM ha sottolineato che lo stesso avrebbe rilasciato il nulla osta Siti Natura 2000 solo dopo aver acquisito il parere positivo dell'Autorità Ambientale della Regione competente.

Pertanto il Beneficiario dovrà integrare lo studio preliminare ambientale e completarlo con una parte specifica sulla verifica di incidenza e presentare all'organo competente richiesta formale di assoggettabilità.

- **Incontro del 17.09.2009.** È stato definito un quadro dettagliato delle attività da svolgere per la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale ed è stata manifestata l'opportunità di individuare un ulteriore profilo professionale che si andrà ad aggiungere al gruppo già costituito: il profilo selezionato dovrà avere specifiche competenze in cartografia e nell'utilizzo del GIS.

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 Convergenza 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:

1. *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;
2. *l'Obiettivo Operativo I.2* mira a potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell'intermodalità;

3. *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;
4. *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 sovraregionale e, parallelamente, una più efficiente organizzazione dei servizi a terra connessi a detti insediamenti.

3.1.1. Conseguitamento degli obiettivi e analisi dei progressi

3.1.1.1 Progressi materiali e finanziari

Al 31.12.2009, a seguito anche dell'emanazione dei decreti dirigenziali con i quali è stata formalizzata la selezione di una prima lista di interventi a valere sul PON, è stata condotta l'attività di monitoraggio che ha verificato costantemente lo stato di attuazione delle operazioni e permesso, ove possibile, l'aggiornamento degli indicatori previsti.

Di seguito si riportano le tabelle relative agli *Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse I* (tabelle 6.1 e 6.2), nonché all'*attuazione finanziaria* al 31.12.2009 dell'Asse in termini di Costo totale, Impegni assunti e Pagamenti erogati dai Beneficiari (tabella 6.3).

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

Tabella 6.1 – Indicatori di realizzazione dell'Asse I¹⁷

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE I		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Aree servizi e movimentazione: superficie – sistemi portuali (mq) (Cod. 3001)	Risultato conseguito ¹⁸	-	-	0							0
	Obiettivo ¹⁹										182.633
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Superficie strutture logistiche – porti(mq) (Cod. 3002)	Risultato conseguito	-	-	0							0
	Obiettivo										3.612
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Materiale rimosso – porti (mc) (Cod. 3003)	Risultato conseguito	-	-	0							0
	Obiettivo										1.141.972
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Cantieri avviati - I.1.1; I.1.2 (numero) (Cod. 3004)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Cantieri conclusi - I.1.1; I.1.2 (numero) (Cod. 3005)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Cantieri avviati - I.2.1; I.2.2	Risultato conseguito	-	-	-							-

¹⁷ La non disponibilità di valori di avanzamento (-) per indicatori di realizzazione di programma è dovuta ai seguenti motivi:

- 1) stato di attuazione iniziale o parziale dei progetti finanziati (stato diverso dalla conclusione);
- 2) non piena attivazione del monitoraggio fisico tramite il nuovo sistema informativo del programma al 31.12.2009.

I dati di avanzamento fisico dei progetti resi disponibili dai soggetti beneficiari, con particolare focalizzazione sugli indicatori Core CE compatibili con i progetti del Programma Operativo (fra quelli inclusi nella lista di cui al Working Document n.7), saranno inclusi nel RAE 2010.

¹⁸ L'avanzamento è espresso cumulativamente; il valore dell'indicatore è il valore totale ottenuto alla fine dell'anno di riferimento.

¹⁹ L'obiettivo corrisponde a quello indicato nel Programma.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE I		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
(numero) (Cod. 3024)	Obiettivo										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Cantieri conclusi - I.2.1; I.2.2 (numero) (Cod. 3025)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Progetti ferrovie (numero) (Cod. 3006)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										8
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove (km) (Cod. 3007)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	- di cui TEN-T	-	-	-							-
	Obiettivo										2
	- di cui TEN-T										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie ristrutturate (km) (Cod. 3008)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										340
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove o ristrutturate ²⁰ (Km) (Cod. 13b – Indicatore Core)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										340
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove TEN ²¹	Risultato conseguito	-	-	-							-

²⁰ L'indicatore “core” 13b è quantificato aggregando i due indicatori cod. 3007 e cod. 3008, inseriti separatamente nel PON.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE I		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
(Cod. 18 – Indicatore Core)	Obiettivo										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Interporti: binari operativi (mtl) (Cod. 3010)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										2.713
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Superficie infrastrutturata – sistemi aeroportuali (mq) (Cod. 3011)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										335.577
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS) (numero) (Cod. 3012)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										1
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Sistemi di monitoraggio (porti) (numero) (Cod. 3013)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Imprese beneficiarie (numero) (Cod. 3014)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Infrastrutture di collegamento (km o mtl) (indicatore proposto)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										

²¹ L'indicatore “core” 18 rappresenta la componente TEN dell'indicatore cod. 3007.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE I		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Avanzamento Banchine (mt) (indicatore proposto)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										

Tabella 6.2 – Indicatori di risultato dell'Asse I²²

INDICATORI DI RISULTATO – ASSE I		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%) (Cod. 2009)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										X per cento 20,8
	Linea di riferimento (base line)	18,1									18,1
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento (Δ% tonn/anno) (Cod. 4001)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										50%
	Linea di riferimento (base line)										
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (Cod. 2008)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										X per cento 3,7
	Linea di riferimento (base line)	2,3									2,3
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) (Cod. 4002)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										10%
	Linea di riferimento (base line)										
Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										

²² Per i valori non disponibili il campo è stato valorizzato con un trattino (-).

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI RISULTATO – ASSE I		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
(Cod. 4003)	Linea di riferimento (base line)										
<i>Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)</i> (Cod. 4004)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali</i> (Cod. 1007)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)</i> (Cod. 4005)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento</i> (Cod. 4006)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										50%
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento</i> (Cod. 4007)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Tonnellate dei merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento</i> (Cod. 4008)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										

Tabella 6.3 – Importi impegnati ed erogati (in Euro) dai Beneficiari

Asse I	Contributo Totale (a)	Attuazione finanziaria			
		Impegni (b)	Pagamenti (c)	Impegni (b/a)	Pagamenti (c/a)
Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale	1.517.162.032	269.290.851,19	61.919.952,65	17,75%	4,08%

3.1.1.2. Analisi qualitativa

Nel corso del 2009 è stata riservata particolare attenzione anche a un'efficace implementazione della Linea I.2.2. "Sviluppo di infrastrutture nodali", aprendo un confronto più spinto con le Regioni Convergenza in modo da finalizzare la selezione delle operazioni verso interventi di rilevanza sovraregionale, nonché per omogeneizzare – fra il livello centrale e quello regionale – le interpretazioni da dare alla norma circa l'appartenenza al campo degli aiuti di stato.

L'attività, che si è ulteriormente intensificata nei primi mesi del 2010, nell'anno di riferimento del presente RAE, si è concentrata principalmente sull'analisi di due proposte progettuali:

- 1) Interporto di Catania: si sono svolti degli incontri tra l'Amministrazione, il Network Terminali Siciliani (NTS) ed RFI per valutare la fattibilità concreta dello spostamento del binario Catania–Siracusa; a tal fine sono state richieste delle informazioni aggiuntive;
- 2) Interporto di Bari "Lamasinata": la fase di valutazione si è conclusa positivamente e l'intervento è stato ammesso a finanziamento il 04.11.2009 (Decreto prot. n. 12656).

In merito alla linea di intervento I.4.1. "Regimi di Aiuto" l'Amministrazione ha organizzato un incontro con Unioncamere in data 27.02.2009 (v. § 2.1.4.3.). Sono stati inoltre organizzati degli incontri anche con i rappresentanti del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), i responsabili della Valutazione del Programma e il Responsabile di Linea di intervento nei quali si è verificato lo stato di attuazione della Linea stessa e riflettuto sulle concrete prospettive di sviluppo.

Per quanto riguarda invece il principio di flessibilità di cui all'art. 34, § 2, del Regolamento (CE) 1083/2006, al 31.12.2009 non vi sono informazioni da fornire in proposito. Tuttavia, come espresso al § 4.1.3 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.

In via indicativa, l'utilizzo del principio di flessibilità sarà indirizzato a finanziare il sostegno di interventi formativi finalizzati a incrementare i livelli di integrazione tra realtà territoriali, attori (istituzionali e non) e diverse modalità di azione.

3.1.2. Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Al 31.12.2009 non sussistono problemi specifici all'Asse di riferimento in merito alla sua attuazione.

3.2. ASSE II

L'Asse è articolato in due Obiettivi Operativi:

1. 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;
2. 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. Conseguitamento degli obiettivi e analisi dei progressi

3.2.1.1. Progressi materiali e finanziari

Nell'anno di riferimento, a seguito anche dell'emanazione dei decreti dirigenziali con i quali è stata formalizzata la selezione di una prima lista di interventi a valere sul PON, è stata condotta l'attività di monitoraggio che ha verificato costantemente l'eventuale attuazione delle operazioni e permesso, ove possibile, l'aggiornamento degli indicatori previsti.

Di seguito si riportano le tabelle relative agli *Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse II* (tabelle 7.1 e 7.2), nonché all'*attuazione finanziaria* al 31.12.2009 dell'Asse in termini di Costo totale, Impegni assunti e Pagamenti erogati dai Beneficiari (tabella 7.3).

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

Tabella 7.1 – Indicatori di realizzazione dell’Asse II²³

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE II		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Progetti strade (numero) (Cod. 3015)	Risultato conseguito ²⁴	0	0	0							0
	Obiettivo ²⁵										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Strade nuove (km equivalenti) (Cod. 3016)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	- di cui TEN-T	0	0	0							0
	Obiettivo	0									0
	- di cui TEN-T	0									0
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Strade ristrutturate (km equivalenti) (Cod. 3017)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										150
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Strade nuove o ristrutturate ²⁶ (km) (Cod. 13a – Indicatore Core)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										150
	Linea di riferimento (base line)	0									0

²³ La non disponibilità di valori di avanzamento (-) per indicatori di realizzazione di programma è dovuta ai seguenti motivi:

- 1) stato di attuazione iniziale o parziale dei progetti finanziati (stato diverso dalla conclusione);
- 2) non piena attivazione del monitoraggio fisico tramite il nuovo sistema informativo del programma al 31.12.2009.

I dati di avanzamento fisico dei progetti resi disponibili dai soggetti beneficiari, con particolare focalizzazione sugli indicatori Core CE compatibili con i progetti del Programma Operativo (fra quelli inclusi nella lista di cui al Working Document n.7), saranno inclusi nel RAE 2010.

²⁴ L’avanzamento è espresso cumulativamente; il valore dell’indicatore deve essere il valore totale ottenuto alla fine dell’anno di riferimento.

²⁵ L’obiettivo corrisponde a quello indicato nel Programma.

²⁶ L’indicatore “core” 13a è quantificato aggregando i due indicatori cod. 3016 e cod. 3017, inseriti separatamente nel PON.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE II		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Progetti ferrovie (numero) (Cod. 3006)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove (km) (Cod. 3007)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	- di cui TEN-T	-	-	-							-
	Obiettivo										13
	- di cui TEN-T										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie ristrutturate (km) (Cod. 3008)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										240
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove o ristrutturate ²⁷ (Km) (Cod. 13b – Indicatore Core)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										253
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Ferrovie nuove TEN ²⁸ (Km) (Cod. 18 – Indicatore Core)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										3
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										4

²⁷ L'indicatore “core” 13b è quantificato aggregando i due indicatori cod. 3007 e cod. 3008, inseriti separatamente nel PON.

²⁸ L'indicatore “core” 18 rappresenta la componente TEN dell'indicatore cod. 3007.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE II		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
(Cod. 3018)	Linea di riferimento (base line)	0									0
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero) (Cod. 3019)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										2
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Copertura VTS sui porti merci TEN in aera Convergenza (%) (Cod. 3020)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										100%
	Linea di riferimento (base line)										
Variazione della capacità aeroportuale di assistenza al volo (indicatore proposto)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)	0									0

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

Tabella 7.2 – Indicatori di risultato dell’Asse II²⁹

INDICATORI DI RISULTATO – ASSE II		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (Cod. 2008)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										X per cento 3,7
	Linea di riferimento (base line)	2,3									2,3
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità (Cod. 4009)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										X per cento 75,6
	Linea di riferimento (base line)	79,6									79,6
Accessibilità media: media dell’accessibilità infrastrutturale dei SLL dell’area (Cod. 1005)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										X per cento 60,5
	Linea di riferimento (base line)	57,7									57,7
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all’indice di accessibilità medio italiano (Cod. 1006)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										X per cento 63,0
	Linea di riferimento (base line)	71,0									71,0
<i>Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)</i> (cod. 4005)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo	Annuale									Annuale
	Linea di riferimento (base line)										

²⁹ Per i valori non disponibili il campo è stato valorizzato con un trattino (-).

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI RISULTATO – ASSE II		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
<i>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)</i> (Cod. 4010)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo									100%	100%
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Variazione % incidentalità marittima</i> (Cod. 4011)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo									-30%	-30%
	Linea di riferimento (base line)										
POD (Probability of detection) (indicatore proposto)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										

Tabella 7.3 – Importi impegnati ed erogati (in Euro) dai Beneficiari

Asse II	Contributo Totale (a)	Attuazione finanziaria			
		Impegni (b)	Pagamenti (c)	Impegni (b/a)	Pagamenti (c/a)
Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza	1.193.803.340	181.426.853,70	89.538.291,90	15,20%	7,50%

3.2.1.2. Analisi qualitativa

Al 31.12.2009 non sussistono informazioni per poter effettuare analisi o riflessioni significative sui progressi compiuti dal PON in rapporto agli obiettivi definiti inizialmente.

Per quanto riguarda il principio di flessibilità di cui all'art. 34, § 2, del Regolamento (CE) 1083/2006, al 31.12.2009 non vi sono informazioni da fornire in proposito. Tuttavia, come espresso al § 4.2.3 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.

In via indicativa, l'utilizzo del principio di flessibilità sarà indirizzato a finanziare il sostegno di interventi formativi finalizzati a incrementare i livelli di integrazione tra realtà territoriali, attori (istituzionali e non) e diverse modalità di azione.

3.2.2. Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Al 31.12.2009 non sussistono problemi specifici all'Asse di riferimento in merito alla sua attuazione.

3.3. ASSE III

L'Asse è articolato in due obiettivi operativi: 1) il **primo** promuove azioni tese a garantire una efficiente, efficace e trasparente gestione operativa del Programma durante il suo intero ciclo di vita; 2) 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 31.12.2009, a seguito anche dell'emanazione dei decreti dirigenziali con i quali è stata formalizzata la selezione di una prima lista di interventi a valere sul PON, è stata condotta l'attività di monitoraggio che ha verificato costantemente l'attuazione delle operazioni e permesso la valorizzazione degli indicatori previsti.

Nell'ambito dell'attuazione dell'Asse III, particolare importanza ha rivestito la conclusione, in data 21.01.2009, della procedura di affidamento del "Servizio di Assistenza Tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON "Reti e Mobilità" 2007-2013".

Altro aspetto che ha dato evidenza dell'effettivo avanzamento del Programma per il periodo di riferimento, è stata la selezione, in data 31.07.2009, del profilo professionale *senior* per la figura di coordinatore del costituendo Gruppo di Lavoro "Sostenibilità ambientale" (v. § 2.7.2.3. "Monitoraggio aspetti ambientali").

Di seguito si riportano le tabelle relative agli *Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse III* (tabelle 8.1 e 8.2), nonché all'*attuazione finanziaria* al 31.12.2009 dell'Asse in termini di Costo totale, Impegni assunti e Pagamenti erogati (tabella 9).

Tabella 8.1 – Indicatori di realizzazione dell'Asse III

INDICATORI DI REALIZZAZIONE – ASSE III		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
Contratti (numero) (Cod. 3021)	Risultato conseguito ³⁰	0	2	9							9
	Obiettivo ³¹										10
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Eventi (numero) (Cod. 3022)	Risultato conseguito	0	0	0							0
	Obiettivo										42
	Linea di riferimento (base line)	0									0
Prodotti informativi e pubblicitari (numero) (Cod. 3023)	Risultato conseguito	0	0	1							1
	Obiettivo										60
	Linea di riferimento (base line)	0									0

Tabella 8.2 – Indicatori di risultato dell'Asse III³²

INDICATORI DI RISULTATO – ASSE III		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
<i>Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi</i> (Cod. 4012)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										

³⁰ L'avanzamento è espresso cumulativamente; il valore dell'indicatore è il valore totale ottenuto alla fine dell'anno di riferimento.

³¹ L'obiettivo corrisponde a quello indicato nel programma.

³² Per i valori non disponibili il campo è stato valorizzato con un trattino (-).

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2009

INDICATORI DI RISULTATO – ASSE III		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totale
<i>Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere</i> (Cod. 4013)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Miglioramento della velocità di spesa</i> (Cod. 4014)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)										
<i>Incremento della visibilità del PON</i> (Cod. 4015)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)	0									0
<i>Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione</i> (Cod. 4016)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										100%
	Linea di riferimento (base line)	0									0
<i>Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza</i> (Cod. 4017)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										100%
	Linea di riferimento (base line)	0									0
<i>Visitatori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza)</i> (Cod. 4018)	Risultato conseguito	-	-	-							-
	Obiettivo										
	Linea di riferimento (base line)	0									0

Tabella 8.3 – Importi impegnati ed erogati (in Euro) dal Beneficiario

Asse III	Contributo Totale (a)	Attuazione finanziaria			
		Impegni (b)	Pagamenti (c)	Impegni (b/a)	Pagamenti (c/a)
Assistenza tecnica	38.492.410	35.288.674,02	2.711.744,37	91,68%	7,04%

3.3.1.2. Analisi qualitativa

Per quanto riguarda il profilo qualitativo dell'Asse III, al 31.12.2009 i progressi compiuti dal PON, in rapporto agli obiettivi definiti inizialmente, sono legati alla stipula di quattro contratti, di una lettera contratto e di un affidamento di incarico:

- *Contratto prot. n. 3215 del 23.03.2009*: affidamento del servizio di Assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON "Reti e Mobilità";
- *Contratto prot. n. 3216 del 09.04.2009*: affidamento del servizio di Comunicazione del PON "Reti e Mobilità";
- *Contratto prot. n. 3219 del 09.07.2009*: affidamento del servizio di Assistenza tecnica e supporto all'Autorità di Audit nello svolgimento delle attività connesse all'applicazione della regolamentazione comunitaria e nazionale relativamente ai controlli finanziari di secondo livello sulle operazioni finanziate nell'ambito del PON "Reti e Mobilità";
- *Contratto prot. n. 3220 del 16.07.2009*: affidamento del servizio di Valutazione *in itinere* del PON "Reti e Mobilità";
- *Lettera-contratto prot. n. 1510 del 16.11.2009 e rettifica n. 13941 del 27.11.2009*: a seguito dell'attivazione del processo di selezione di profili professionali tramite Banca Dati Esperti del Dipartimento della Funzione Pubblica e della costituzione della Commissione di valutazione per l'identificazione di tale profilo, è stato affidato al Prof. Ing. Francesco Bella l'incarico di collaborazione a supporto dell'Autorità Ambientale del PON "Reti e Mobilità".
- *Affidamento di incarico prot. n. 4983/RU del 14.05.2009*: affidamento del servizio di *catering* per il Comitato di Sorveglianza del 26 maggio 2009.

Per quanto riguarda il principio di flessibilità di cui all'art. 34, § 2, del Regolamento (CE) 1083/2006, al 31.12.2007 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 31.12.2009 l'attuazione del Programma ha perseguito gli obiettivi operativi previsti di cui si dà evidenza di seguito:

- *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 nella parte iniziale del presente paragrafo), 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:

- *Monitoraggio*: l'individuazione di un soggetto per l'attivazione ed il corretto funzionamento del sistema informativo di monitoraggio risponde all'esigenza di garantire un quadro conoscitivo costantemente aggiornato e, nel contempo, una rapida fruizione di dati e informazioni anche ai fini di orientare *in itinere* scelte o percorsi correttivi da intraprendere;
- *Assistenza Tecnica*: il servizio di assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del Programma è stato progettato al fine di dotarsi di una struttura di supporto che garantisca – all'Autorità di Gestione e all'Autorità di Certificazione – la possibilità di rafforzare le

competenze tecniche e di governo dei diversi soggetti coinvolti, di individuare e superare gli ostacoli insorgenti rispetto all'avanzamento fisico, finanziario e procedurale degli interventi stessi, nonché la progettazione di un efficiente e affidabile sistema di gestione e controllo.

- *Valutazione intermedia*: il servizio di valutazione *in itinere* (*on going*), si colloca in posizione di "terzietà" rispetto alle funzioni di programmazione, attuazione e gestione del Programma svolte dall'AdG ed è inteso come insieme di attività utili ad ampliare la base conoscitiva dell'Autorità di Gestione e, quindi, anche a supportarne i processi decisionali;
- *Autorità di Audit*: l'Autorità di Gestione ha optato per selezionare un servizio di supporto a questa Autorità, indipendente dalle altre assistenze tecniche, garantendo in tal modo un presidio specifico e indipendente alle funzioni particolarmente importanti per la verifica dell'adeguatezza del sistema di gestione e controllo, nonché per tutte le altre attribuzioni dell'Autorità.

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

L'Autorità di Gestione infatti, affidando **in data 09.04.2009** il servizio di comunicazione del PON "Reti e Mobilità" e avvalendosi quindi di una struttura che garantisce un continuo supporto nella realizzazione di attività di comunicazione e informazione, ha creato, nel periodo di riferimento, i presupposti indispensabili per trasmettere a un pubblico allargato le finalità e i risultati del Programma e la sua natura di iniziativa cofinanziata dall'Unione Europea.

3.3.2. Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Al 31.12.2009 non sussistono problemi in ordine all'attuazione dell'Asse III.

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.

L'elenco è stato inoltre **integrato con due interventi ferroviari “a cavallo”** tra i cicli programmatici 2000-2006 e 2007-2013, ossia già ammessi a finanziamento e avviati a valere sul PON “Trasporti” del 2000-2006: **“Raddoppi Bari-Taranto e C.T.C. intera linea”** e **“Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia”**

Di tale integrazione l'Autorità di Gestione ha provveduto a dare evidenza in occasione della stesura del “Rapporto Strategico Nazionale – Dicembre 2009”, trasmesso a fine 2009 dal MiSE-DPS alla Commissione europea.

Tabella 9.1 – Elenco Grandi Progetti

N°	Denominazione
1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: galleria Coreca
2	Hub portuale di Augusta
3	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le / Brancaccio - Carini
4	Raddoppio Palermo-Messina: Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo
5	Velocizzazione Catania - Siracusa: Tratta Bicocca - Targia
6	Nodo di Bari: Bari nord (interramento tratta S.Spirito - Palese) e Bari sud (Bari C.le - Bari S. Giorgio)
7	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno porta ovest
8	Variante linea Cancelli - Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC
9	Raddoppi Bari-Taranto e C.T.C. intera linea
10	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia
11	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
12	Potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro
13	Potenziamento della linea ferroviaria Gioia Tauro - Taranto

Nel suddetto elenco sono presenti quattro interventi per i quali sono state inviate alla Commissione europea le relative Schede (come indicato dal Regolamento CE n. 846/2009 che modifica il Regolamento CE 1828/2006):

- Raddoppi Bari-Taranto e C.T.C. intera linea;
- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia;
- Raddoppio Palermo-Messina: Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo;
- 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.

Per quanto riguarda i primi due progetti la Commissione si è espressa, approvando le proposte progettuali, rispettivamente con decisione C(2009)10514 del 18.12.2009 e C(2009)10517 del 18.12.2009.

La CE è stata chiamata ad esprimere un parere anche su altri due interventi che, in attesa della definitiva approvazione, ha inizialmente ritenuto ammissibili e meritevoli della successiva analisi per la loro eventuale approvazione.

Gli interventi in esame sono: il progetto "S.S.N. 106 Jonica" presentato in data 11.12.2009" e il "Raddoppio Palermo-Messina" presentato in data 17.12.2009.

Per i Grandi Progetti approvati con decisione si forniscono di seguito ulteriori informazioni per quanto attiene maggiormente agli aspetti procedurali.

Tabella 9.2 – Fasi procedurali Grande Progetto

Raddoppi Bari-Taranto e C.T.C. intera linea		
Fasi procedurali	Data d'inizio	Data di completamento
Studi di progettazione (date riferite alle varie fasi di raddoppio)	03/11/1999	25/08/2006
Acquisto di terreni (in tempi coerenti con la realizzazioni delle varie fasi di raddoppio):	01/10/1998	31/12/2011
Valutazione dell'impatto ambientale	27/02/2003	07/11/2003
Preparazione della documentazione per la gara d'appalto (varie procedure)	20/09/2001	20/12/2002
Avvio previsto della procedura/delle procedure di gara (varie procedure)	20/12/2001	02/03/2010
Fase di costruzione /contratto (diversi contratti)	28/11/2002	31/12/2010
Fase operativa (per fasi funzionali)	22/06/2008	18/07/2013

Tabella 9.3 – Fasi procedurali Grande Progetto

Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia		
Fasi procedurali	Data d'inizio	Data di completamento
Valutazione dell'impatto ambientale	02/01/2002	27/08/2003
Studi di progettazione	02/08/2000	31/05/2011
Preparazione della documentazione per la gara d'appalto	01/04/2004	01/07/2004
Avvio previsto della procedura/delle procedure di gara	05/08/2004	02/02/2012
Acquisto di terreni	01/01/2005	29/09/2012
Fase di costruzione / contratto	11/10/2005	30/11/2015
Fase operativa	25/03/2013	02/06/2016

Va aggiunto che l’Autorità di Gestione si è attivata anche per la redazione della scheda relativa al **“Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest”** e per il suo successivo invio alla Commissione; tale invio sarà possibile a seguito del rilascio da parte del MATTM della necessaria documentazione riguardo gli aspetti ambientali.

Nella lista aggiornata, di cui si è data evidenza in precedenza, sono presenti altri due Grandi Progetti per cui l’Autorità di gestione si è attivata per la stesura delle relative Schede:

- **“Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria** (adeguamento Scalea – Reggio Calabria): progettazione e ricostruzione della galleria Coreca”;
- **“Nodo ferroviario di Palermo:** passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini”.

All’atto di stesura del presente RAE, per i suddetti interventi non si registrano problemi in ordine alla stesura delle relative Schede da presentare alla Commissione europea.

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, 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.

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 si sono chiuse tutte le procedure di aggiudicazione e sono stati sottoscritti i rispettivi contratti. Questo ha comportato la definitiva attivazione delle 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.).

Nel corso del 2009 si è inoltre provveduto a:

- dare avvio alle attività di elaborazione del **Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)** del PON;
- individuare le modalità di **Aggiornamento del Piano della Valutazione** del Programma.

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, stipulata 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. 11285/R.U. dell'8 ottobre 2009.

Nello specifico di seguito si dà evidenza delle varie attività poste in essere per l'anno 2009:

- **Eventi (convegni, seminari, workshop).** Per quanto riguarda gli eventi si è svolta l'attività propedeutica alla realizzazione del Convegno Nazionale, da tenersi entro la fine del 2010.

È stata inoltre calendarizzata per il 9 giugno 2010 la realizzazione di un workshop che coinvolgerà gli operatori del settore della logistica della regione Puglia, da tenersi nell'interporto di Bari. Tale evento sarà il primo di una serie di focus territoriali, che coinvolgeranno tutte le Regioni obiettivo Convergenza, finalizzati alla conoscenza della situazione del settore logistico in vista dell'attivazione della Linea di intervento I.4.1 tesa a sostenere e incentivare, tramite un regime di aiuti, la domanda di operatori privati del settore medesimo.

Inoltre, in occasione dell'evento di Bari, sarà distribuita la pubblicazione sui porti delle Regioni obiettivo Convergenza dal titolo "Portualità del Sud Italia e strategie del PON" e sarà presentato un libro fotografico ed un video realizzati presso il porto di Taranto e l'interporto di Bari.

- **Sito web.** Nel corso della seconda metà del 2009 è stata sviluppata la progettazione del sito web dedicato al Programma, che sarà on line nel mese di maggio 2010 al fine di poter essere presentato al pubblico nel corso della partecipazione del Programma al FORUM PA.

Nelle more dell'attivazione di tale portale, l'informazione via internet è stata comunque garantita attraverso il sito istituzionale del Ministero che riporta in homepage il link alle pagine dedicate al Programma. In particolare si è provveduto ad inserire ed aggiornare l'elenco dei beneficiari ed a rendere disponibili tutti i principali documenti di riferimento.

- **Pubblicazioni e materiali di supporto.** Per quanto riguarda le pubblicazioni, l'attività svolta ha riguardato principalmente la realizzazione del depliant del Programma e della monografia dedicata alla divulgazione del Piano Operativo di Comunicazione (POC). In particolare sono state presentate diverse ipotesi del depliant, che sarà distribuito in occasione della partecipazione dello stand dedicato al Programma al Forum PA, anche in funzione dell'adeguamento dello stesso ai mutamenti del messaggio creativo.

All'atto di stesura del presente Rapporto il suddetto depliant è stato definitivamente approvato ed è di imminente avvio la stampa dello stesso in n. 3.300 esemplari.

Per quanto riguarda il **Piano Operativo di Comunicazione**, la cui pubblicazione è prevista entro la fine del 2010, la stessa è stata strutturata in una sezione "istituzionale", che dettaglia le molteplici attività attraverso le quali saranno diffuse la conoscenza e l'informazione sul Programma Operativo, ed una più "operativa", redatta anche in versione inglese, che vuole configurarsi quale strumento di condivisione delle esperienze con gli altri soggetti coinvolti nel processo di comunicazione dei fondi strutturali (ad esempio le amministrazioni dei Paesi di nuovo ingresso che si trovano ad affrontare per la prima volta le tematiche in oggetto). La linea grafica proposta prevede un formato 20x20 e riprende gli elementi della creatività.

- **Fiere.** A partire dal secondo semestre 2009, è stata avviata l'elaborazione dello stand dedicato al Programma nell'ambito del Forum PA. All'atto di stesura del presente Rapporto si è pervenuti, attraverso la disamina di differenti proposte, alla messa a punto della versione finale del progetto che, come precedentemente precisato, parteciperà alla rassegna Forum PA.

- **Servizi pubblicitari.** Nel periodo di riferimento la proposta creativa presentata dal RTI in sede di gara è stata oggetto di revisione al fine di aggiornare l'ipotesi iniziale all'effettivo stato di avanzamento del Programma.

In particolare, sono state apportate modifiche al *claim* ed al *body copy* per quanto riguarda l'avviso stampa e messi a punto speakeraggio e colonna sonora per gli spot audio e video.

Contestualmente sono stati perfezionati il logo del Programma, quello del Ministero (adottando una versione grafica più compatta) e quello dell'Unione Europea (con l'aggiunta delle scritte Unione Europea – Commissione Europea). All'atto di stesura del presente Rapporto tutti gli strumenti necessari per la realizzazione della campagna pubblicitaria del Programma (spot televisivo e radiofonico, annunci stampa, poster per affissioni) sono stati realizzati ed approvati.

Nel corso del 2009 è stata sviluppata l'attività di pianificazione media che, per l'anno 2010, prevede n. 3 flight (periodi febbraio, maggio, ottobre). All'atto di stesura del presente Rapporto risulta realizzata una prima uscita relativa al mese di febbraio 2010 (che ha interessato essenzialmente la stampa generalista periodica) mentre a maggio 2010, in coincidenza con la partecipazione al Forum PA, sarà effettuata una ulteriore tranche che prevederà l'utilizzo congiunto di stampa, affissioni ed internet.

Per la fine dell'anno è invece previsto l'avvio dell'ultima uscita del 2010 che si avvarrà di tutti gli strumenti disponibili.

- **Adempimenti previsti dai Regolamenti Comunitari.** Al fine di garantire il rispetto degli obblighi di informazione e pubblicità derivanti dai Regolamenti comunitari, da parte dell'Autorità di Gestione, è stata pubblicata, nella sezione del sito istituzionale del Ministero dedicata al PON “Reti e Mobilità”, una tabella contenente i nominativi dei Beneficiari, i progetti finanziati e l'importo degli stessi suddiviso in impegnato, certificato ed erogato (art. 7 del Reg. CE 1828/2006).

Per quanto attiene invece al rispetto degli adempimenti informativi e pubblicitari da parte dei Beneficiari, è stata introdotta nelle Convenzioni stipulate tra questi ultimi ed il Ministero una clausola che prevede, come preconditione vincolante ai fini dell'effettiva erogazione del finanziamento, l'accertamento da parte dell'AdG dell'avvenuta apposizione a cura dei Beneficiari stessi di cartelli di cantiere e, per gli interventi conclusi, di targhe permanenti (art. 8 del Reg. CE 1828/2006).

7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA

Come già sottolineato nella prima parte del Rapporto, le modifiche dell’assetto organizzativo del Ministero introdotte in precedenza hanno avuto riflessi di rilievo generalizzato sulla piena operatività del Programma sia nella sua fase iniziale che successivamente. Tuttavia, è utile precisare che le maggiori ripercussioni di questa circostanza – riconoscibili nelle battute d’arresto subite dalle azioni volte a perfezionare, alimentare o stabilizzare il dialogo con il territorio e con gli Enti attuatori – si sono verificate soprattutto nel corso del 2008 e nella prima parte del 2009. Nella seconda metà del 2009, infatti, tale dialogo – che, per un Programma fondato esclusivamente sulla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, non può non essere “costante”, “serrato” e “cooperativo” – si è notevolmente intensificato attraverso l’organizzazione, con gli attori territoriali (Regioni), con i molteplici Enti attuatori e con Amministrazioni centrali coinvolte più o meno direttamente nell’attuazione del PON (in particolare MATTM), di incontri mirati, volti a sviscerare e rimuovere problemi specifici: puntuale identificazione delle difficoltà (spesso di natura procedurale) incontrate da alcuni interventi; tenuta in conto della variabile ambientale e della necessità di una sua concreta integrazione durante l’intero ciclo di vita del PON; affinamento e revisione degli indicatori di realizzazione e di risultato.

In merito al coinvolgimento di altri soggetti istituzionali, per favorire una miglior *governance* del Programma e canalizzare gli sforzi profusi nella sua gestione in un processo condiviso, l’Amministrazione ha promosso specifiche azioni volte a poter rilevare e tenere sotto controllo gli aspetti ambientali correlati agli interventi selezionati. A tal fine l’Autorità di Gestione ha istituito, di comune accordo con il MATTM e il MISE, un **Tavolo Interministeriale di coordinamento per il monitoraggio degli aspetti ambientali del PON** e, successivamente, un **Gruppo di Lavoro “Sostenibilità ambientale del PON Reti e Mobilità”**.

Il primo è il luogo di confronto tra i soggetti istituzionali più direttamente coinvolti nell’attuazione del Programma, il secondo si configura come un “supporto operativo” incaricato, tra le altre cose, di organizzare l’attività di monitoraggio degli impatti ambientali degli interventi rientranti nel PON.

Nell’anno 2009, tuttavia il Programma ha registrato un’accelerazione significativa nel suo complesso, testimoniata sia dalla conclusione delle procedure che hanno permesso di individuare i soggetti responsabili dei servizi di assistenza, sia dell’avvenuta selezione, tramite appositi decreti dirigenziali, di n. 48 interventi, di cui n. 13 a valere sull’Asse III. Inoltre, a seguito del confronto serrato stabilito tra il MIT, il Ministero dell’Economia e delle Finanze IGRUE e la Commissione europea, si è giunti, nell’anno di riferimento, alla definitiva approvazione con Decisione CE (nota prot. n. 11528 del 09.12.2009) del documento del Sistema di Gestione e Controllo (SiGeCo) del Programma, in linea con i regolamenti comunitari (ex art. 71 del Regolamento (CE) 1083/2006).

La struttura organizzativa del Programma descritta nel SiGeCo ha tenuto in debita considerazione la particolare natura dei soggetti Beneficiari. Infatti, trattandosi di Enti a totale partecipazione pubblica e dotati di una consolidata organizzazione e articolazione interna, nonché di validi sistemi di *internal audit*, è stato possibile prevedere un coinvolgimento diretto di questi ultimi – tramite la stipula di apposita Convenzione – per l’effettuazione delle verifiche di autocontrollo di natura documentale sulle spese certificate (supporto al controllo di primo livello), in quanto tale modalità è in grado di assicurare la separazione delle funzioni degli uffici/organismi coinvolti in compiti attuativi da quelle relative alle strutture incaricate delle attività di controllo. Fondamentale importanza, al riguardo, riveste il c.d. *portale informatico* dove confluiranno tutte le informazioni e la documentazione necessaria ad effettuare le verifiche relative ai diversi livelli di controllo del Programma.

In conclusione, in un’ottica di valutazione complessiva che tenga in debita considerazione gli oggettivi problemi esterni al programma che hanno compromesso un celere avvio e una sua altrettanto rapida attuazione, va comunque sottolineato che, a tre anni dall’effettivo avvio, il PON “Reti e Mobilità” registra un ritardo in termini di attuazione che per il futuro richiederà sforzi aggiuntivi, soprattutto in un’ottica di obiettivi di spesa maggiormente impegnativi.

Infatti, come evidenziato dal presente Rapporto nella sezione relativa alle informazioni di realizzazione fisica, al 31.12.2009 si registra, per alcuni degli interventi selezionati con Decreti dirigenziali, una difficoltà nella fase di *start-up*.

A fine 2009, sono cominciate a manifestarsi in modo evidente (attraverso il raffronto tra successivi dati previsionali di attuazione forniti dal Beneficiario) criticità riguardanti alcuni tra i più rilevanti interventi a carattere ferroviario. Si tratta, in particolare, dei due Grandi Progetti “Variante Cancellò – Napoli” e “Nodo ferroviario di Bari” per i quali emerge la possibilità di poter rendicontare a valere sul Programma solo una parte del costo inizialmente previsto, ciò a condizione che gli interventi siano conclusi e resi funzionali a valere su risorse nazionali entro una tempistica che, coerentemente con gli orientamenti per la chiusura attualmente previsti, viene fissata cautelativamente a fine 2018.

Il progressivo manifestarsi di tali criticità ha inoltre indotto la Commissione Europea, tramite una comunicazione del Commissario alle Politiche Regionali ai Ministri delle Infrastrutture e Trasporti e dello Sviluppo Economico, a esprimere un fermo invito a perseguire con costanza la strategia concordata a livello di Stato Membro, focalizzando gli sforzi sullo sviluppo dei collegamenti ferroviari con i principali hub portuali del Mezzogiorno e i centri intermodali.



L’Autorità di Gestione, a fronte dell’emergere delle criticità menzionate ha tempestivamente messo in atto due tipologie di azioni di contrasto avviate a fine 2009 e che si auspica porteranno i necessari risultati nel breve periodo:

- l’attivazione di un tavolo tecnico permanente tra l’Autorità di Gestione stessa e il Beneficiario degli interventi ferroviari, al fine di costituire un presidio di monitoraggio costante sull’evoluzione delle criticità e di giungere ad un livello di previsione attuativa certo e dettagliato sul quale poter basare un’eventuale attività a carattere riprogrammatorio;
- l’avvio di una ricognizione sia presso il Beneficiario, sia attraverso un più stretto coordinamento con la programmazione regionale, al fine di poter individuare altri interventi in avanzato stato di progettazione, esenti da criticità di ordine procedurale e soprattutto caratterizzati da un analogo livello di coerenza con la strategia del PON, da poter eventualmente inserire all’interno della programmazione, qualora ne fosse verificata l’effettiva necessità.

A livello di supporti conoscitivi inoltre, con specifico riferimento all’itinerario ferroviario di trasporto per le merci Gioia Tauro – Taranto in collegamento con la linea adriatica, si è ipotizzato l’avvio di uno specifico approfondimento ad opera della valutazione *in itinere*.

ALLEGATO 1 - PROGETTI SIGNIFICATIVI

Di seguito si dà evidenza dei progetti che nell’ambito del Programma rivestono un ruolo maggiormente rilevante, in relazione ai dettami della Strategia di Lisbona e alla relativa rilevanza economica.

	PON “Reti e Mobilità”	
	Asse prioritario I: Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale	
	Linea di Intervento I.1.1: Potenziamento del Corridoio I “Berlino-Palermo”	
Grande Progetto	Raddoppio Palermo-Messina – Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	

Codice da Sistema Informativo: 11110

Titolo da Sistema Informativo: Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo

CUP: J11H92000030008

ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI: n.p.

IMPORTO FINANZIARIO

FONTE	IMPORTO	IMPEGNI*	PAGAMENTI*
FESR	166.500.000 €	34.500.000,00 €	6.669.903,51 €

DATE: la conclusione dell’intervento è prevista per il 26.09.2012

Soggetto responsabile: **RFI**

(*) Impegni assunti e pagamenti effettuati dai Beneficiari.

Il progetto costituisce una delle fasi dell’intera opera di raddoppio della linea Palermo – Messina, sulla cui tratta sono attualmente in atto sia interventi di completamento delle fasi funzionali precedenti sia nuovi interventi di potenziamento.



Figura 2

In merito all'intervento si specifica quanto segue:

• **Intervento oggetto della richiesta di co-finanziamento**

L'intervento di cui si propone il cofinanziamento (appalto di circa 420 Meuro, di cui 333 a valere sul PON "Reti e Mobilità" 2007-2013 e i restanti finanziati da fondi nazionali) interessa il raddoppio del tratto ferroviario compreso tra le stazioni di Fiumetorto e l'interconnessione Ogliastrillo, per una lunghezza del tracciato di circa 20 km (tra il km. 43+219 ed il km 62+900).

Nello specifico, l'intervento di raddoppio sarà realizzato per 5 km circa in galleria, per circa 14 km in rilevato e per circa 1 km fra viadotti e trincee. Il tracciato del suddetto raddoppio è articolato in due tratte: nella tratta da Fiumetorto a Lascari ha uno sviluppo di circa 15 km mentre, in quella che va da Lascari ad Ogliastrillo, si estende per circa 5 km. Nel suo complesso l'intervento è caratterizzato da:

- 1) una variante in nuova sede per l'attraversamento del Parco archeologico di Himera;
- 2) la realizzazione, in affiancamento alla linea attuale, del tratto compreso fra il fiume Himera e la stazione di Lascari;
- 3) una ulteriore variante in nuova sede costituita dalla galleria Monte Poggio Maria, di lunghezza di 4 km circa, fra Lascari e Ogliastrillo. In quest'ultima località, il raddoppio si conetterà provvisoriamente all'attuale linea a semplice binario in attesa della realizzazione del tratto Ogliastrillo – Castelbuono (esclusa dalla presente richiesta di finanziamento).

• **Intervento complessivo Palermo-Messina**



Il progetto complessivo è composto dai seguenti distinti interventi:

- 1) raddoppio della tratta Fiumetorto - Ogliastrillo (Cefalù) - Castelbuono, con il prolungamento dell'attuale collegamento a doppio binario Palermo C.le-Fiumetorto fino a Castelbuono;
- 2) raddoppio tratta Patti – Messina, esclusa la parte intermedia Terme Vigliatore – San Filippo del Mela in quanto già raddoppiata.

Dal punto di vista economico-trasportistico l'intervento oggetto di cofinanziamento è più correttamente inquadrabile nella dinamica complessiva del potenziamento della tratta Fiumetorto-Messina sulla direttrice Palermo-Messina.

I principali beneficiari dell'infrastruttura sono, oltre che gli utenti dei servizi ferroviari in arrivo e in partenza dalle aree metropolitane di Palermo, gli operatori turistici localizzati nell'area di Cefalù e i loro utenti, soprattutto gli spedizionieri di merci destinate agli stabilimenti industriali della zona, fra cui assume rilievo particolare lo stabilimento FIAT di Termini Imerese. Il beneficio incide, quindi, in modo diffuso sui singoli e sui gruppi di utenti con particolare riferimento alle attività industriali del sistema economico della Sicilia settentrionale.

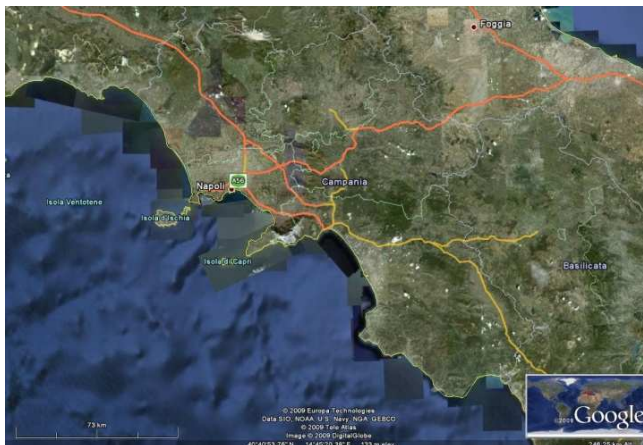
L'intervento così descritto, quindi, permetterà di omogeneizzare l'intera rete ferroviaria della regione e, quindi, di incrementarne i livelli di interoperabilità con la rete regionale e nazionale. Nello specifico, l'aumento della capacità della linea, valutabile in 923.450 treni*km/anno (attuali 161.000), favorirà una riduzione delle emissioni di CO₂ dovuto allo spostamento su ferrovia, nella tratta oggetto dell'intervento, e più in generale nei collegamenti tra Palermo e Messina, di buona parte del traffico merci su strada.

	PON "Reti e Mobilità"	
	Asse prioritario I: Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale	
	Linea di Intervento I.1.2: Potenziamento e riqualificazione di sistemi portuali (Autostrade del Mare - Corridoio 21)	
Grande Progetto	Porto di Salerno – Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno porta ovest	

CODICE: 1124			
TITOLO: Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest			
CUP: F11J05000150001			
ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI: n.p.			
IMPORTO FINANZIARIO			
FONTE	IMPORTO	IMPEGNI*	PAGAMENTI*
FESR	73.300.000 €	1.285.000,00 €	0,00 €
DATE: la conclusione dell'intervento è prevista per il 31/10/2014			
Soggetto responsabile: Autorità Portuale di Salerno			

(*) Impegni assunti e pagamenti effettuati dai Beneficiari.

Il progetto è finalizzato a sostenere il potenziamento e la riqualificazione dei sistemi portuali, con specifico riferimento al Corridoio 21-Autostrade del Mare. Coerentemente con le finalità strategiche del Programma, presenta quale obiettivo precipuo la realizzazione di un efficace collegamento dell'infrastruttura portuale con le reti stradali e ferroviarie di interesse nazionale, contribuendo "all'incremento dei livelli di competitività del sistema logistico e favorendo un migliore instradamento via terra delle merci in arrivo e in partenza dai terminal portuali", con importanti ricadute anche sull'implementazione del Corridoio 21.

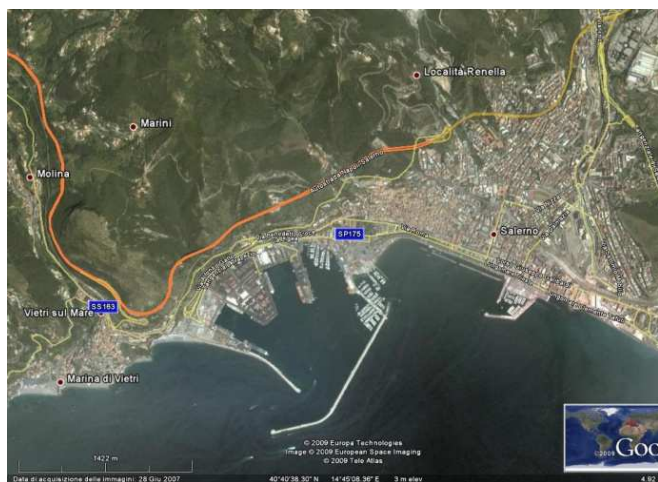


In particolare, l'intervento in esame è finalizzato a risolvere le criticità connesse al "traffico commerciale da e per il porto che si incrocia con quello urbano in entrata e in uscita dalla città di Salerno", prestando particolare attenzione alla creazione delle condizioni infrastrutturali atte a facilitare la connessione del porto con l'autostrada A3 SA-RC e SA-NA attraverso la separazione del canale di traffico proveniente dall'Autostrada – e diretto al porto – dalle percorrenze urbane.

Attraverso l'implementazione del progetto sarà possibile, di conseguenza, risolvere tecnicamente i problemi trasportistici attualmente esistenti nell'area, con particolare attenzione alle citate criticità inerenti il nodo autostradale, nonché intervenire sulla viabilità nel suo complesso, esaltando l'intreccio delle diverse reti, attraverso la produzione di effetti positivi (interscambio ferro/gomma) e la separazione dei flussi di traffico contribuendo, in definitiva, ad un efficientamento del porto di Salerno. Al fine di raggiungere i predetti obiettivi è, inoltre, previsto un nuovo tracciato viario in galleria finalizzato a convogliare il traffico proveniente dall'autostrada e diretto al porto.

Gli interventi che compongono il primo stralcio funzionale del collegamento stradale A3 Salerno Reggio Calabria e il Porto di Salerno sono i seguenti:

- realizzazione di un nuovo ramo di uscita autostradale per gli utenti dell'autostrada A3 SA-RC provenienti da Reggio Calabria;
- sistemazione dello svincolo di interconnessione dell'autostrada A3 SA-RC – Via Frà Generoso - Via Sichelgaita – Via Cernicchiera - Via Risorgimento;
- realizzazione di una galleria a doppia canna, ciascuna a doppia corsia e senso unico di marcia e della lunghezza di circa 850 m, tra l'area di Cernicchiera e piazza San Leo (Galleria di Cernicchiera);
- realizzazione di una rotatoria a tre bracci in corrispondenza di piazza San Leo e riqualificazione della stessa;
- adeguamento della Via Gatto da piazza San Leo fino all'imbocco della galleria a doppia canna, di cui punto successivo, mediante ricalibrazione della sede stradale;
- realizzazione di una rotatoria a tre bracci del diametro esterno di 46 m, ubicata sul tratto di Via Gatto compreso tra il ponte della ferrovia Napoli - Reggio Calabria e l'area antistante villa Poseidon;
- realizzazione di una galleria a doppia canna (a doppia corsia e senso unico di marcia) della lunghezza di circa 950 m, dall'area antistante villa Poseidon con sbocco a quota 20 m s.l.d.m. nell'area portuale (Galleria di Ligea);
- raddoppio del viadotto Gatto dallo sbocco della prevista galleria fino alla rotatoria esistente in via Ligea;
- ridisegno della rotatoria di via Ligea di accesso all'area portuale.



Come si evince dalla foto, la soluzione proposta è in grado di eliminare la notevole criticità funzionale dell'intersezione a raso attualmente esistente. Vengono, infatti, individuati due percorsi diversi: uno per i flussi diretti al porto e provenienti dallo svincolo autostradale dell'A3 SA-RC, l'altro per i flussi provenienti dalla costiera e diretti in città attraverso via dell'Indipendenza oppure diretti all'autostrada A3 SA-RC.

Inoltre la realizzazione del progetto consentirà di raggiungere notevoli risultati in merito ai tempi di percorrenza su rete con risparmi compresi tra i 9 e i 24 minuti e con una distribuzione dei flussi di traffico più equilibrata rispetto alla situazione attuale tra i nuovi percorsi proposti.



Va sottolineato che l'intervento favorirà anche una maggiore fluidità del traffico merci a seguito anche di una minore congestione dell'arteria autostradale A3 – Salerno-Reggio Calabria, derivante dalla deviazione di una quota dei flussi merci verso il porto di Salerno e, quindi, sulle Autostrade del Mare, con conseguente riduzione di inquinamento ambientale.

E' possibile, quindi, sostenere che la realizzazione dell'intervento implicherà una riduzione delle emissioni di gas serra frutto, appunto, di una maggior fluidificazione del traffico e della conseguente riduzione del consumo di carburante.

Nella tabella successiva, fornendo informazioni di maggior dettaglio (valori delle emissioni differenziali nell'ora di punta rilevata sia nella mattina sia nella sera), si evince effettivamente come il progetto possa essere considerato coerente con quanto previsto dalla Strategia di Lisbona.

Emissioni inquinanti	Mattina		Sera	
	grammi	Val. %	grammi	Val. %
CO2 (grammi)	-8.359,4	-7,7%	-20.328,1	-25,2%
Ossidi di azoto (grammi)	-975,7	-21,6%	-1.307,4	-28,1%
Idrocarburi (grammi)	-1.234,3	-10,1%	-2.334,9	-25,9%

Nota: per ciascuna ora di punta rilevata si riportano le riduzioni di emissioni di CO2, Ossidi di azoto e Idrocarburi espressi sia in valore assoluto (grammi) e in percentuale rispetto alla situazione senza la realizzazione della nuova infrastruttura.

	PON "Reti e Mobilità"	
	Asse prioritario II: <i>Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza</i>	
	Linea di Intervento 2.1.2: <i>Potenziamento dei collegamenti stradali e autostradali</i>	
Grande Progetto	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	

CODICE: 2121			
TITOLO: 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			
CUP: F92C05000020001			
ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI: n.p.			
IMPORTO FINANZIARIO			
FONTE	IMPORTO	IMPEGNI*	PAGAMENTI*
FESR	90.051.615 €	0,00 €	0,00 €
DATE: n.i.			
Soggetto responsabile: ANAS			

(*) Impegni assunti e pagamenti effettuati dai Beneficiari.

La attuale S.S. 534 "di Cammarata e degli Stombi" si sviluppa su un percorso di circa 30 km, con inizio dalla S.S. 105, presso Firmo, e termine sulla S.S. 106 Jonica in corrispondenza del bivio degli Stombi. L'arteria, ricadente interamente nella Provincia di Cosenza e interessante i comuni di Saracena, Castrovillari e Cassano allo Jonio, è attualmente caratterizzata da una piattaforma stradale assimilabile ad una sezione tipo IV C.N.R. 80, pertanto a singola carreggiata con una corsia per senso di marcia e larghezza complessiva di 10,50m (funzionalmente si tratta di una strada extraurbana secondaria).

L'infrastruttura è parte della rete transeuropea dei trasporti, definita come itinerario internazionale E844 con D.M. 24 marzo 1995, pubblicato sulla G.U. n° 100 del 2 maggio 1995, ed inserita nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di Preminente Interesse Nazionale della Legge Obiettivo.

Nell'ambito del sistema logistico portante del Mediterraneo esplica la fondamentale funzione di collegamento tra i due itinerari costieri dell'Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria (Corridoio I) ed il corridoio ionico Taranto - Sibari - Reggio Calabria - anch'essi inseriti nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di Preminente Interesse Nazionale della Legge Obiettivo - e, pertanto, il suo potenziamento consentirà di rafforzare i collegamenti tra gli hub portuali di Gioia Tauro e Taranto (Corridoio 21).

Nello scenario infrastrutturale del territorio nazionale, l'asta stradale garantisce il collegamento trasversale dal versante tirrenico a quello ionico dei traffici Sud - Nord, oltre a ricoprire un ruolo di via primaria anche per i collegamenti su scala locale.

Il potenziamento dell'infrastruttura in argomento, ottenuto attraverso l'ampliamento della sede stradale e l'innalzamento degli standard geometrici (con la realizzazione di due carreggiate separate), si rivela indispensabile per poter garantire piena funzionalità al collegamento trasversale tra le due arterie nazionali (A3 e nuova S.S. 106 Jonica), appartenenti, nell'ambito di una classificazione funzionale della rete italiana, a tipologie di importanza superiore (Autostrada e strada extraurbana principale).

Infatti, in previsione del completamento dell'ammodernamento delle due arterie costiere e del potenziamento dei due hub portuali di Gioia Tauro e Taranto, la S.S. 534 attuale costituirebbe una strozzatura alla capacità di deflusso riducendo i livelli di servizio data la previsione di un sensibile incremento della domanda di mobilità lungo la direttrice di collegamento est-ovest.

La figura successiva riporta l'inquadramento territoriale dell'intervento mediante foto scattata da satellite.

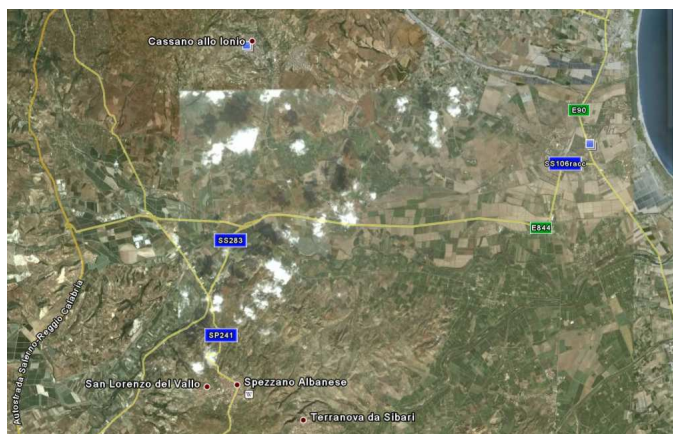


Figura 1 – Inquadramento territoriale dell'intervento

Il tratto interessato dai lavori di potenziamento della S.S. 534 è compreso tra le due aree riportate nelle figure successive derivanti sempre da foto satellitare.

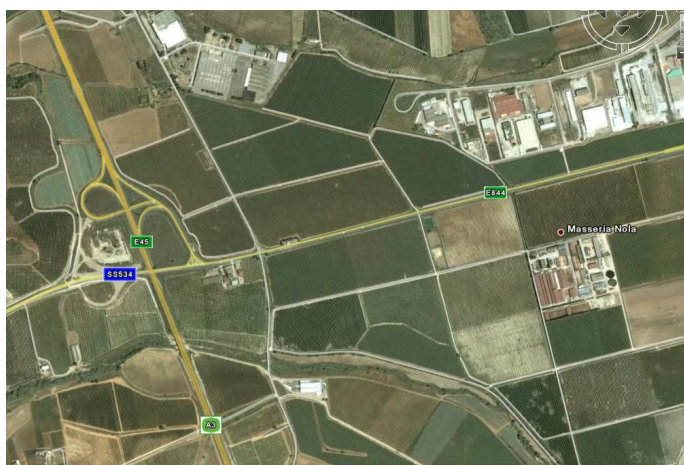


Figura 2 – Collegamento all'Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria in corrispondenza dello svincolo di Firmo



Figura 3 – Località in cui è previsto il futuro svincolo di Sibari sulla nuova S.S. 106 Jonica



L'adeguamento della S.S. 534 come raccordo autostradale rientra in un progetto di più vaste dimensioni che riguarda la realizzazione del nuovo itinerario costiero della S.S. 106 Jonica, a valenza nazionale ed internazionale, di collegamento tra Reggio Calabria e Taranto.

L'intervento sulla S.S. 106 Jonica prevede la realizzazione di una arteria a doppia carreggiata, con due corsie per senso di marcia e con funzione di strada extraurbana principale.

L'ammodernamento della S.S. 106 Jonica è in via di completamento per la tratta ricadente in Puglia e Basilicata, mentre per la parte di itinerario ricadente nel territorio calabrese, dallo sviluppo complessivo di circa 415 km, sono in corso le fasi di progettazione attraverso la suddivisione dell'intervento in una serie di lotti funzionali (denominati Megalotti, di cui l'intervento in oggetto rappresenta il Megalotto 4), ciascuno tecnicamente e finanziariamente indipendente e pertanto realizzabile singolarmente.

Complessivamente l'intero itinerario è stato suddiviso in 12 Megalotti collocati lungo la costa ionica calabrese.

Così strutturato l'intervento permetterà, riguardo l'impatto dell'opera sul cambiamento climatico, una diminuzione delle emissioni di gas serra determinata dalla modifica della situazione viabilistica e dal differente ciclo di guida, caratterizzato da una maggiore fluidità del traffico e da una marcia più regolare degli automezzi.

	PON “Reti e Mobilità”	
	Asse prioritario I: Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale	
	Linea di Intervento I.2.2: Sviluppo di infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci	
	Fascio binari di presa e consegna Interporto di Bari	

CODICE: 1221

TITOLO: Fascio binari di presa e consegna - Interporto di Bari

CUP: B91C09000010001

ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI

IMPORTO FINANZIARIO

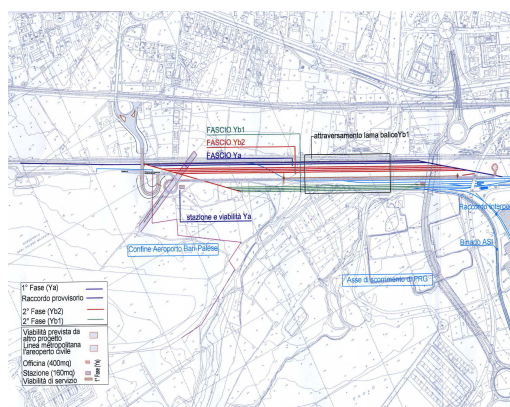
FONTE	IMPORTO	IMPEGNI*	PAGAMENTI *
FESR	8.000.000 €	0,00 €	0,00 €

DATE: n.i.

Soggetto responsabile: **Regione Puglia**

(*) Impegni assunti e pagamenti effettuati dai Beneficiari.

L'intervento intende realizzare un fascio di binari di presa e consegna merci al fine di eliminare il “collo di bottiglia” relativo al raccordo della piattaforma intermodale dell'Interporto alla linea Adriatica Bologna-Lecce. Tale intervento del valore di 34 M€ è formato da tre stralci funzionali (Ya, Yb1 e Yb2). Lo stralcio funzionale indicato con Yb1 il cui costo è pari a 16 M € è quello imputato sul PON.



Il nuovo fascio di presa e consegna, da costruirsi in direzione opposta all'esistente parco Lamasinata, implica vantaggi anche alle attuali modalità operative della linea a servizio dell'area industriale di Bari-Modugno e del fascio di Scalo Ferruccio.

Per la realizzazione del progetto complessivo della Società Interporto è stato necessario prevedere una variante al PRG che è stata approvata con Delibera di CC n. 279 del 22.12.99.

A questo ha fatto seguito, con DEC/VIA 5674 del 21.12.2000, un pronunciamento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio (di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali) con il quale è stato emesso un parere positivo di pronuncia di compatibilità ambientale anche se accompagnato da alcune raccomandazioni. Infine il MATTM ha espresso parere positivo definitivo con nota 11646/VIA/A.0.4.

L'inizio dei lavori è previsto a metà del 2010 per concludersi a metà del 2013.

Per quanto concerne gli impatti che l'intervento potrà produrre, va detto che, in generale, il progetto risulta essere determinante al fine di ridurre gli effetti negativi che il previsto incremento del traffico merci su strada è destinato a produrre sull'intera area metropolitana. Infatti, l'eccessiva polverizzazione dei flussi di traffico attuali, contribuisce ad aggravare fenomeni di congestione ed inquinamento in diversi quartieri della città.

Quindi l'intervento, favorendo il riequilibrio modale del sistema dei trasporti dell'area metropolitana di Bari a vantaggio della ferrovia e del cabotaggio e ottimizzando l'uso degli impianti ferroviari esistenti, permetterà una riduzione del congestionamento del traffico su strada dall'area target con una conseguente significativa riduzione dei gas serra.

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

- Linea d'Intervento: 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 31.12.2009 sul PO 2007-2013: € -

- Contributo FESR certificato al 31.12.2009 sul PO 2007-2013: € -

- Data inizio lavori: 29.03.2008

- Data prevista per il completamento dei lavori: 25.03.2013

Informazioni sullo stato di attuazione: n.i.

Misura: I.1

- Linea d'Intervento: 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 31.12.2009 sul PO 2007-2013: € -

- Contributo FESR certificato al 31.12.2009 sul PO 2007-2013: € -

- Data inizio lavori: 22.06.2008

- Data prevista per il completamento dei lavori: 30.06.2011

Informazioni sullo stato di attuazione: n.i.

- **Misura:** III.1

- **Linea d'Intervento:** I.1.2

- **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 31.12.2009 sul PO 2007-2013:** € 3.335.968,61

- **Contributo FESR certificato al 31.12.2009 sul PO 2007-2013:** € 1.667.984,30

- **Data inizio lavori:** 10.08.2007

- **Data prevista per il completamento dei lavori:** 30.06.2010

Informazioni sullo stato di attuazione: al 30 giugno 2009, sono stati eseguiti i lavori fino al completamento del SAL VIII. In particolare, i lavori eseguiti riguardano:

- l'allungamento della banchina per ml 400 su complessivi mt 455;

- l'esecuzione di parte della gettata della soletta della banchina;

- l'esecuzione parziale dell'impalcato a nord della banchina per la parte antistante il terminal aliscafi Ustica Lines.

Invece i lavori da realizzare successivamente al 1° luglio 2009 riguardano:

- il completamento della gettata della soletta banchina;

- il completamento dell'impalcato a nord della banchina per la parte antistante il terminal aliscafi ustica lines;

- Realizzazione di 16 pali più l'impalcato.

- **Misura:** III.2
- **Linea d'Intervento:** I.2.1
- **Titolo:** Aeroporto di Palermo: ampliamento piazzale aeromobili (progetto di completamento)

- **Costo totale previsto:** € 21.784.957,81
- **Contributo FESR previsto:** €10.789.248,91
- **Costo totale a carico PO 2000-2006:** € 1.000.000,00
- **Contributo FESR a carico PO 2000-2006:** € 396.770,00
- **Costo totale previsto a carico PO 2007-2013:** € 20.784.957,81
- **Contributo FESR previsto a carico PO 2007-2013:** € 10.392.478,91
- **Costo totale certificato al 31.12.2009 sul PO 2007-2013:** € -
- **Contributo FESR certificato al 31.12.2009 sul PO 2007-2013:** € -

- **Data inizio lavori:** 28.02.2008
- **Data prevista per il completamento dei lavori:** 13.02.2011

Informazioni sullo stato di attuazione: n.i.