



UNIONE EUROPEA



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



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 31.12.2012

Data di elaborazione:	20/05/2013
Versione:	1.0

INDICE

PREMESSA	1
1. IDENTIFICAZIONE	2
2. QUADRO D'INSIEME DELL'ATTUAZIONE 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	14
2.1.3 Ripartizione relativa all'uso dei Fondi	17
2.1.4 Progressi conseguiti nel finanziamento e nell'attuazione degli strumenti di ingegneria finanziaria ex art. 44	19
2.1.5 Sostegno ripartito per gruppi di destinatari	19
2.1.6 Sostegno restituito o riutilizzato	31
2.1.7 Analisi qualitativa	32
2.2 RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO	35
2.2.1 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di appalti pubblici	35
2.2.2 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di concorrenza	35
2.2.3 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di ambiente	36
2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI	37
2.3.1 Principali problemi nell'implementazione del Programma Operativo	37
2.3.2 Sintesi dei problemi/criticità individuati nell'ambito del rapporto annuale di controllo	41
2.3.3 Processo di revisione delle procedure di gestione e controllo	41
2.4 MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE	42
2.4.1 Le dinamiche nel trasporto merci	46
2.4.2 L'evoluzione del quadro legislativo: "Accelerazione della spesa e investimenti in infrastrutture"	49
2.4.3 L'evoluzione nelle politiche per i trasporti	49
2.4.4 L'Organismo Intermedio	52
2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI	52
2.6 COMPLEMENTARIETÀ CON ALTRI STRUMENTI	52
2.7 MODALITÀ DI SORVEGLIANZA	54
2.7.1 Organizzazione e svolgimento dei Comitati previsti dal QSN	54
2.7.2 Attività di Valutazione e di Monitoraggio del PON	55
3. ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI	61
3.1 ASSE I	61
3.1.1 Conseguito degli obiettivi e analisi dei progressi	61
3.1.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	70
3.2 ASSE II	73
3.2.1 Conseguito degli obiettivi e analisi dei progressi	73
3.2.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	79
3.3 ASSE III	80
3.3.1 Progressi materiali e finanziari	81
3.3.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	83
4. GRANDI PROGETTI	84
5. ASSISTENZA TECNICA	86
6. INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ	87
6.1 ATTUAZIONE DEL PIANO DI COMUNICAZIONE	87
7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA	91
7.1 SINTESI DEI PRINCIPALI PROGRESSI REGISTRATI AL 31.12.2012	92
7.1.1 Avanzamento finanziario	92

7.1.2	Avanzamento fisico.....	92
7.1.3	Rafforzamento della governance e dei meccanismi di gestione e sorveglianza	94
7.2	PUNTI DI CRITICITÀ E ATTENZIONE	96

Elenco degli allegati

ALLEGATO 1	Progetti significativi (1A e 1B)
ALLEGATO 2	Progetti a cavallo con la programmazione 2000-2006
ALLEGATO 3	Foglio di Classificazione (3A e 3B)

Elenco delle tabelle

TABELLA 1.1	Quadro sintetico delle variabili di contesto
TABELLA 1.2	Aggiornamento set di indicatori statistici
TABELLA 1.3	Indicatori di Programma (Core Indicators)
TABELLA 1.4	Indicatori di Programma (indicatori di realizzazione)
TABELLA 1.5	Indicatori di Programma (indicatori di risultato)
TABELLA 1.6	Lista interventi conclusi
TABELLA 2	Sintesi delle domande di pagamento inviate alla CE nel 2011
TABELLA 3.1	Dati finanziari
TABELLA 3.2	Dati statistici
TABELLA 4	Scostamento tra risorse programmate per regione e RAE 2011
TABELLA 5.1	Progetti selezionati nell’Asse I
TABELLA 5.2	Progetti selezionati nell’Asse II
TABELLA 5.3	Progetti selezionati nell’Asse III
TABELLA 6	Codificazione per “temi prioritari” - Ripartizione percentuale delle risorse programmate e allocate dal PON al 31.12.2012
TABELLA 7	Nuovi interventi Assi I e II inseriti con Decreto 10920 del 18.12.2012
TABELLA 8	Volume merci anni 2006-2010 (treni-km)
TABELLA 9	Quota di trasporto su strada e rotaia nei trasporti interni 2007-2010 (% tonnellate-km)
TABELLA 10	Elenco degli incontri/Tavoli tenuti e degli accordi siglati
TABELLA 11.1	Core Indicators – ASSE I
TABELLA 11.2	Indicatori di realizzazione – ASSE I
TABELLA 11.3	Indicatori di risultato – ASSE I
TABELLA 11.4	Importi impegnati ed erogati – ASSE I
TABELLA 11.5	Dettaglio spesa certificata – ASSE I
TABELLA 11.6	Dettaglio spesa decertificata – ASSE I

TABELLA 11.7	Progetti a cavallo – ASSE I
TABELLA 12.1	Progetti ferroviari – Aggiornamento degli importi
TABELLA 12.2	Progetti portuali – Aggiornamento degli importi
TABELLA 13	Nuove progettualità aeroportuali ed interportuali
TABELLA 14.1	Core Indicators – ASSE II
TABELLA 14.2	Indicatori di realizzazione – ASSE II
TABELLA 14.3	Indicatori di risultato – ASSE II
TABELLA 14.4	Importi impegnati ed erogati – ASSE II
TABELLA 15.1	Dettaglio spesa certificata – ASSE II
TABELLA 15.2	Dettaglio spesa decertificata – ASSE II
TABELLA 15.3	Progetti a cavallo – ASSE II
TABELLA 16.1	Indicatori di realizzazione – ASSE III
TABELLA 16.2	Indicatori di risultato – ASSE III
TABELLA 16.3	Importi impegnati ed erogati – ASSE III
TABELLA 17	Nuovi interventi Asse III inseriti con Decreto 10920 del 18.12.2012
TABELLA 18	Elenco dei Grandi Progetti
TABELLA 19.1	Quadro degli indicatori di realizzazione valorizzati per gli Assi I e II. Valori RAE 2010 - RAE 2011
TABELLA 19.2	Quadro degli indicatori di realizzazione valorizzati per l’Asse III. Valori RAE 2011 - RAE 2012

Elenco dei grafici

GRAFICO 1	Raffronto 2010-2011: risorse programmate, allocazioni, impegni, pagamenti, certificazioni
GRAFICO 2	Dotazione finanziaria PON: risorse programmate per regione
GRAFICO 3	Dotazione finanziaria PON: risorse allocate per regione
GRAFICO 4	Risorse allocate per tema prioritario
GRAFICO 5	Trasporto nazionale e internazionale in EU27 su strada e ferrovia (var. % rispetto 2° trim 2008)
GRAFICO 6	Andamento delle varie modalità a partire dal luglio 2007

Elenco degli acronimi

ACC	Apparato centrale computerizzato
ACS	Apparato centrale statico
ADA	Autorità di Audit
ADC	Autorità di Certificazione
ADG	Autorità di Gestione

AGS	Annual Growth Survey
ANAS	Azienda Nazionale Autonoma delle Strade
ANCE	Associazione Nazionale Costruttori Edili
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
AP	Autorità Portuale
APQ	Accordo di Programma Quadro
ATM	Air Traffic Management
ARO	Air traffic services reporting office
AV/AC	Alta velocità/Alta capacità
AVL	Aiuti visivi luminosi
BT	Blocco tecnico
CDS	Comitato di Sorveglianza
CE	Commissione europea
CG	Contraente Generale
CIA	Comitato di Indirizzo e Attuazione
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
COCOF	Coordination Committee of the Funds
CONFETRA	Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
CONV	Convergenza
CTC	Controllo del traffico centralizzato
CRO	Competitività Regionale e Occupazione
DCO	Dirigenza centrale operativa
DDL	Disegno di Legge
DG COMP	Directorate-General Competition (CE)
DG ENV	Directorate-General Environment (CE)
DG PRUC	Direzione generale per la politica regionale unitaria comunitaria (MISE)
DG REGIO	Directorate-General Regional Policy (CE)
DOTE	Dirigenza operativa della trazione elettrica
DPS	Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (MISE)
ECA	European Court of Auditors
ENAC	Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
ENAV	Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo
ERTMS	European Rail Traffic Management System
FAS	Fondo Aree Sottoutilizzate
FESR	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
FS	Ferrovie dello Stato
FSE	Fondo di Sviluppo Europeo
GDL	Gruppo di lavoro

GESAP	Gestione Aeroporto Palermo
GP	Grande Progetto
ISPRA	Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale
ITS	Intelligent Transportation System
LDI	Linea di Intervento
LO	Legge Obiettivo
MATTM	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
MET	Meteorological
MISE	Ministero dello Sviluppo Economico
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MOP	Manuale Operativo delle Procedure
OI	Organismo Intermedio
PAC	Piano di Azione e Coesione
PAR	Programma Attuativo Regionale
PMA	Piano di Monitoraggio Ambientale
PNR	Programma Nazionale di Riforma
PO	Programma Operativo
PON	Programma Operativo Nazionale
POR	Programma Operativo Regionale
QSN	Quadro Strategico Nazionale
RAC	Rapporto Annuale di Controllo
RAE	Rapporto Annuale di Esecuzione
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RTI	Raggruppamento Temporaneo di Imprese
SACAL	Società Aeroportuale Calabrese
SCC	Sistema di Comando e Controllo
SCMT	Sistema di Controllo Marcia Treni
SFC 2007	System for Fund Management in the European Community 2007 - 2013
SI.GE.CO	Sistema di Gestione e Controllo
SIPONREM	Sistema Informativo del PON Reti e Mobilità
SITIP	Sistema Informativo Telematico Integrato dei Porti
S.S.	Strada statale
SSE	Sotto Stazione Elettrica
S.S.V.	Strada a scorrimento veloce
SST	Sotto Sistema Terra
TBT	Terra Bordo Terra
TEN	Trans-European Network
TEN-T	Trans-European Network - Transport

TFUE	Trattato sul Funzionamento dell’Unione europea
UE	Unione europea
UVAL	Unità di Valutazione (MISE)
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
VFR	Vision Flight Rules
VTs	Vessel traffic service

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 31.12.2012** del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità 2007-2013, approvato con Decisione comunitaria C(2007)6318 del 7 dicembre 2007 e modificato con Decisione comunitaria C(2013) 999 del 01.03.2013.

Il Rapporto, che rileva lo stato di attuazione del PON alla data del **31.12.2012**, è stato predisposto in coerenza con le indicazioni fornite dal testo consolidato del Regolamento (CE) n. 1828/2006 del 8 dicembre 2006, nonché dagli “*Orientamenti per la redazione dei RAE 2011*” di cui alla nota della Commissione europea prot. n. Regio G3/AP.ml/7808 del 25.01.2012 (Ref. Ares(2012)85828), che restano validi anche per la redazione del RAE 2012.

Per la parte relativa ai “*Core Indicators*” si è fatto riferimento al “*working document n. 7*” (Luglio 2009) della Commissione europea (CE), alle note della CE Ref. Ares(2011)859789 del 08/08/2011 e Ref. Ares(2011)1056614 del 05/10/2011 afferenti all’istruttoria per l’approvazione del RAE 2010 nonché alle *Indicazioni per la revisione definitiva dei Core Indicators* (rif. Nota Mise 12956E del 04/10/2011) redatte dall’Unità di Valutazione (UVAL) del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) – Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS) – ed al successivo aggiornamento del 15 ottobre 2011.

In merito alla complessiva attività di revisione del sistema di indicatori, infine, è stata posta attenzione agli orientamenti progressivamente emersi in relazione al futuro periodo di programmazione 2014-2020 e, in particolare, alle indicazioni in materia contenute all’interno delle linee guida sulla valutazione ex-ante¹.

¹ CE - DG Regional and Urban Policy, DG Employment, Social Affairs and Inclusion, “The Programming Period 2014-2020. Monitoring and Evaluation of European Cohesion Policy. Guidance document on ex-ante evaluation”, January 2013.

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:	2012
	Data di approvazione del Rapporto Annuale da parte del Comitato di Sorveglianza:	05/06/2013

2. QUADRO D’INSIEME DELL’ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO

2.1 RISULTATI E ANALISI DEI PROGRESSI

2.1.1 Progressi materiali del Programma Operativo

Nel corso del 2012 gli ambiti sui quali si sono concentrate le attività che hanno condotto alla realizzazione dei più rilevanti progressi materiali si individuano in un’**attività di revisione e rilettura delle progettualità inizialmente ammesse a finanziamento**, anche in considerazione delle mutate condizioni del contesto economico e finanziario di riferimento del PON Reti e Mobilità 2007-2013, nonché dei metodi posti in essere a livello nazionale per il miglioramento della performance nell’utilizzo dei fondi comunitari.

Nel corso dell’anno, infatti, l’Autorità di Gestione (AdG) ha:

- proseguito le attività di selezione progettuale intraprese nel corso dell’annualità precedente, al fine di creare una *long list* di interventi potenzialmente finanziabili dal Programma, dalla quale poter attingere in caso gli interventi a decreto non riescano a spendere;
- proseguito ed intensificato il processo di sorveglianza rafforzata sugli interventi volto ad approfondire lo stato di effettivo avanzamento finanziario e procedurale dei progetti finanziati.

Per quanto riguarda l’attività di *selezione*, l’AdG ha proseguito quanto avviato già nel corso dell’annualità precedente, identificando progetti a valere sulle seguenti Linee di Intervento:

- I.2.1: “Potenziamento del sistema aeroportuale”;
- I.2.2: “Sviluppo di infrastrutture nodali finalizzate all’intermodalità delle merci”;
- I.3.1: “Sviluppo di sistemi informativi e telematici connessi alla logistica delle merci”;
- II.1.2: “Potenziamento dei collegamenti stradali e autostradali”;

- II.2.1: "Sviluppo di sistemi informativi e telematici connessi al miglioramento e alla messa in sicurezza del servizio ferroviario";
- II.2.2: "Sviluppo di sistemi informativi e telematici connessi al miglioramento e alla messa in sicurezza del servizio stradale e autostradale";
- II.2.4: "Sviluppo e potenziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto alla navigazione aerea".

Per quanto riguarda invece il controllo costante delle progettualità a decreto, l'AdG ha posto in essere le misure necessarie alla verifica (ed eventuale sostituzione/rimodulazione finanziaria) dell'andamento finanziario e fisico degli interventi, nell'ottica del più ampio processo di revisione del Programma Operativo. Il processo di **sorveglianza rafforzata** articolato in **tre cicli** (**I ciclo**: settembre-novembre 2011; **II ciclo**: aprile-maggio 2012; **III ciclo**: settembre-ottobre 2012), ha permesso di rilevare situazioni di criticità per alcuni dei progetti ammessi a finanziamento, evidenziando possibili ripercussioni sulla capacità del Programma di conseguire gli obiettivi intermedi e finali di certificazione delle spese.

Tale processo di sorveglianza è stato condiviso con la CE e con il DPS in diverse occasioni² ed è stato strutturato in modo tale da potere restituire un quadro più specifico delle *performance* attese e di quali interventi eventualmente stralciare o rimodulare o ipotizzare di finanziare con fondi del successivo periodo di programmazione comunitaria (2014-2020). Gli esiti di tale percorso hanno portato, da un lato, ad una rimodulazione del budget complessivo di Programma e della rimodulazione del tasso di co-finanziamento nazionale connesso all'adesione al Piano di Azione e Coesione e, dall'altro, alla revisione del quadro progettuale formalizzata con l'emanazione del VII Decreto (cfr. sezione sottostante).

In considerazione delle richieste formulate dal COCOF, l'Autorità di Gestione ha condotto una analisi sui grandi progetti potenzialmente da mettersi "a cavallo" con il prossimo periodo di programmazione, formalizzando l'esito di tale attività analitica con nota prot. n. 11080 del 21 dicembre 2012.

Infine, in considerazione delle disposizioni del QSN 2007-2013 ma anche di più recenti note diffuse dalla Commissione e dal COCOF in merito alla tipologia di spese ammissibili e rendicontabili sui PO cofinanziati dai Fondi strutturali, è stata condotta una fase di ricognizione con ciascun Beneficiario volta a verificare la possibilità di rendicontare sul PON Reti e Mobilità interventi già coperti da alcune categorie di altre fonti finanziarie (risorse FAS e risorse della c.d. politica "ordinaria convergente").

Le citate attività hanno portato alla definizione di un parco progetti aggiornato e ratificato attraverso l'emanazione, nel 2012, di un decreto dirigenziale:

- **Decreto prot. n. 10920 del 18.12.2012** (VII Decreto) tramite il quale:
 - a) sono stati aggiornati gli importi di alcuni interventi afferenti l'Asse I ed aventi come beneficiario RFI, alcune Autorità Portuali ed il MIT stesso;
sono state aggiornate le denominazioni di alcune progettualità;
 - b) sono stati ammessi a finanziamento altri 13 nuovi progetti di cui 6 sull'Asse I, 4 sull'Asse II e 3 sull'Asse III afferenti, nel caso dei primi due Assi, alla modalità interportuale (2), aeroportuale (1), e ITS (7);

² Nella Riunione Bilaterale tenutasi in data 11 luglio ai margini dell'Incontro Annuale di Bologna e, da ultimo, nei focus per modalità realizzati nel mese di ottobre 2012.

- c) sono stati eliminati 7 interventi dalla lista dei progetti ammissibili decretati in precedenza;
- d) sono stati accorpati due interventi ITS in un unico (Progetto SITIP), trattandosi, de facto della medesima progettualità ed in considerazione della richiesta all'uopo effettuata dal beneficiario Regione Puglia.

I dettagli di tali operazioni sono riportati nel Capitolo 3 relativo all'attuazione degli Assi prioritari.

Il parco progettuale al 31.12.2012, così come risultante dal VII Decreto, è composto da **88 interventi decretati** per un ammontare di risorse finanziarie assegnate pari a € **2.616.245.027,41**. La ripartizione tra interventi a valere sugli Assi I e II e interventi a valere sull'Asse III è la seguente:

- Assi I e II: 72 interventi (€ 2.573.214.753,13);
- Asse III: 16 interventi (€ 43.030.274,28).

In particolare:

- 29 progetti ferroviari finanziati a valere sulle Linee di Intervento I.1.1, II.1.1, II.2.1;
- 13 progetti portuali, 3 dei quali confluiti in un'unica scheda Grande Progetto ("Porto di Augusta"), e due in un'altra ("Porto di Salerno"), finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.1.2;
- 12 progetti aeroportuali di cui 9 finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.2.1 e 3 sulla II.2.4 (questi ultimi in quota ITS);
- 4 progetti interportuali finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.2.2;
- 9 progetti ITS finanziati a valere sulle Linee di Intervento I.3.1 e II.2.1 e II.2.2;
- 5 progetti stradali, 3 dei quali confluiti in un'unica scheda Grande Progetto ("SS 96 barese"), finanziati a valere sulla Linea di Intervento II.1.2;
- 16 progetti finanziati a valere sulle 5 Linee di Intervento in cui si articola l'Asse III.

Nel seguito (Tabella 1) viene riportato il *set di indicatori di programma* così come rivisto a seguito della modifica del PO: la revisione, in particolare, ha operato una razionalizzazione degli indicatori volti a monitorare l'evoluzione del contesto di intervento, così come a misurare gli impatti generati dal Programma.

Per ciò che concerne gli *indicatori di contesto* sono riportati i valori aggregati per regioni "Convergenza" (CONV), regioni "Competitività Regionale e Occupazione" (CRO) e il dato nazionale. Si fornisce il dato per le singole annualità e in termini di variazione intercorsa tra il 2007 e l'ultimo anno per il quale sono disponibili informazioni consolidate (alla luce degli ultimi aggiornamenti delle fonti statistiche di riferimento).

Con riferimento agli *indicatori di realizzazione fisica*, risultato e *Core Indicators* del programma si espongono le tabelle relative al nuovo set come recepito dalla Versione 2 del PO - Decisione CE C(2013) 999 del 1/03/2013.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

Tabella 1 – Quadro sintetico delle variabili di contesto – indicatori di contesto/1

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni								Variazione 2011-2007	Diff. CONV-CRO	
		2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		2007	2011
Capacità di esportare: Valore delle esportazioni di merci in % del PIL	Ob. CONV	8,7	8,1	8,4	9,2	9,3	7,1	8,9	9,9	0,7		
	Ob. CRO	24,8	23,5	25,0	26,3	26,2	21,6	24,4	26,7	0,4	-17,1	-16,8
	Italia	21,7	20,9	22,2	23,5	23,4	19,2	21,7	23,8	0,3		
Grado di apertura dei mercati: importazioni	Ob. CONV	11,8	12,9	12,0	12,5	13,2	9,7	13,6	15,2	2,7		
	Ob. CRO	24,0	23,2	24,6	25,2	24,6	20,3	24,2	25,9	0,7	-12,7	-10,7
	Italia	21,6	21,5	23,6	24,0	24,3	19,6	23,7	25,4	1,4		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (*)	Ob. CONV	2,1	2,1	2,0	2,0	n.d.	n.d.	0,9	n.d.	-1,1		
	Ob. CRO	2,3	1,7	1,9	1,8	n.d.	n.d.	1,1	n.d.	-0,7	0,2	-0,2
	Italia	2,3	1,8	1,9	1,9	n.d.	n.d.	1,0	n.d.	-0,9		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita su strada sul totale delle modalità (*)	Ob. CONV	82,3	77,6	80,9	77,9	n.d.	n.d.	80,0	n.d.	2,1		
	Ob. CRO	94,7	95,3	95	94,6	n.d.	n.d.	95,8	n.d.	1,2	-16,7	-15,8
	Italia	93,1	93,2	93	92,5	n.d.	n.d.	93,5	n.d.	1,0		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (*)	Ob. CONV	15,6	20,3	17,1	20,2	n.d.	n.d.	19,1	n.d.	-1,1		
	Ob. CRO	3,0	3,0	3,1	3,5	n.d.	n.d.	3,1	n.d.	-0,4	16,7	+16,0
	Italia	4,7	5,1	5,1	5,6	n.d.	n.d.	5,4	n.d.	-0,2		
Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario	Ob. CONV	49,7	49,1	41,4	43,3	40,1	44,0	45,9	45,4	2,1		
	Ob. CRO	55,1	49,8	44,6	44,7	46,0	48,2	48,0	50,9	6,2	-1,4	-5,5
	Italia	53,6	49,6	43,8	44,3	44,7	47,2	47,5	49,7	5,4		
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	Ob. CONV	28,0	23,3	23,6	23,9	23,0	23,9	22,6	22,3	-1,6		
	Ob. CRO	33,5	31,7	32,1	32,3	32,1	33,5	32,8	33,0	0,7	-8,4	-10,7
	Italia	31,9	29,3	29,6	29,9	29,4	30,6	29,9	29,8	-0,1		

Fonte: Istat (Banca dati territoriale per le politiche di sviluppo)

Note

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

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

Indicatori di contesto / 2

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni									Variazione	Diff.	
		2000	2005	2006	2007	2008	2010	2011	2012		2012-2010	2010	2011
Tasso di sviluppo imprese settore Costruzioni (**)	Ob. CONV						-2,23	-2,56	-2,43		-0,20		
	Ob. CRO						-0,97	-1,33	-2,73		-1,76	-1,26	0,30
	Italia						-1,23	-1,59	-2,67		-1,44		
Tasso di sviluppo imprese settore Trasporto e magazzinaggio (**)	Ob. CONV						-3,75	-5,22	-3,94		-0,19		
	Ob. CRO						-3,54	-3,97	-3,59		-0,05	-0,21	-0,35
	Italia						-3,58	-4,25	-3,67		-0,09		
Tasso di sviluppo imprese settore Trasporto e magazzinaggio (Società di Capitali) (**)	Ob. CONV						-2,86	-2,13	-2,56		0,30		
	Ob. CRO						-2,47	-2,82	-3,21		-0,74	-0,39	0,65
	Italia						-2,56	-2,64	-3,04		-0,48		
Tasso di sviluppo imprese settore Trasporto e magazzinaggio (Ditte Individuali) (**)	Ob. CONV						-4,04	-6,21	-3,72		0,32		
	Ob. CRO						-3,53	-3,65	-3,35		0,18	-0,51	-0,37
	Italia						-3,63	-4,18	-3,43		0,20		

Fonte: Elaborazione su dati Movimprese

Note

*(**) Il dato è calcolato come differenza tra imprese iscritte e imprese cessate nell'anno rispetto allo stock della precedente annualità. In ragione della non confrontabilità con i dati precedenti al 2009 basati sulla classificazione ATECO 2002 l'indicatore è fornito a partire dal 2010.*

Indicatori di contesto / 3

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni									Variazione	Diff.	
		2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		2011-2007	2007	2011
Variazione dell'incidentalità stradale	Ob. CONV	36,2%	6,4%	-1,5%	0,7%	1,2%	1,9%	-1,9%	-6,4%		-5,3%		
	Ob. CRO	10,3%	-2,9%	-0,6%	-3,8%	-6,5%	-2,5%	-1,8%	-1,8%		-12,1%	4,5%	-4,6%
	Italia	13,7%	-1,4%	-0,8%	-3,0%	-5,2%	-1,6%	-1,9%	-2,7%		-10,9%		
Tasso di mortalità stradale per 1000 incidenti	Ob. CONV	32,3	32,9	30,4	32,1	36,3	33,1	32,1	28,7		-3,3		
	Ob. CRO	26,6	25,9	25,5	24,8	23,0	22,4	22,1	20,8		-4,0	7,2	7,9
	Italia	27,5	27,0	26,3	26,0	25,1	24,2	23,8	22,2		-3,8		

Fonte: Elaborazioni su dati ACI-ISTAT

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

Indicatori di contesto / 4

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni							Variazione 2011-2007	Diff. CONV-CRO	
		2001	2006	2007	2008	2009	2010	2011		2007	2011
Totale traffico aeroportuale (variazione passeggeri/anno)	Ob. CONV	-2,3%	8,5%	10,0%	-2,4%	-3,7%	6,2%	5,7%	5,5%	0,4%	3,3%
	Ob. CRO	-2,4%	9,7%	10,4%	0,9%	3,2%	9,9%	8,9%	24,7%		
	Italia	-2,4%	8,7%	10,1%	-1,8%	-2,3%	7,0%	6,4%	9,2%		
Totale traffico aeroportuale (variazione passeggeri/anno) negli aeroporti oggetto di intervento	Ob. CONV	-2,2%	14,4%	9,6%	9,6%	1,3%	4,8%	9,4%	32,2%	-	-

Fonte: Elaborazioni su dati Assaeroporti

Indicatori di contesto / 5

Indicatore	Aggregato territoriale	2012
Estensione rete ferroviaria attrezzata con tecnologia ERTMS (km)	Ob. CONV	83,5
	Ob. CRO	567
	Italia	650,5

Fonte: Rete Ferroviaria Italia

Tabella 1.2 – Aggiornamento set di indicatori

Indicatore	Valore iniziale	Valore target al 2015
Numero di posti di lavoro creati (core 1)	0	1.875
Numero di posti di lavoro creati per uomini (core 2)	0	1.627
Numero di posti di lavoro creati per donne (core 3)	0	248
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (%)	2007 Regioni Convergenza: 2,0	2,0 (*)
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (%)	2007 Regioni Convergenza: 20,2	20,2 (*)
Variazione fatturato Imprese Trasporti e magazzinaggio (**)	Base 2007=100	+ 10-15 punti
Riduzione emissioni di gas serra (CO ₂ equivalente, kt) (core 30)	0	331

(*) Il target è fissato pari al valore iniziale rappresentando un obiettivo di recupero dei livelli pre-crisi.

(**) Dato calcolato a partire dalla rilevazione ISTAT sul fatturato trimestrale dei servizi. Attualmente la rilevazione interessa solo le attività classificate con codice ATECO H50, H51 e H53. E' in corso un'estensione della rilevazione alla totalità della sezione H in adeguamento al Regolamento europeo sulle statistiche congiunturali (Regolamento del Consiglio dell'Unione Europea, n. 1165/98)

Tabella 1.3 – Indicatori Core CE

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
(1) Numero di posti di lavoro creati	0	1875						
(2) Numero di posti di lavoro creati – Uomini	0	1627						
(3) Numero di posti di lavoro creati – Donne	0	248						
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	72				2	8	9
(14) km di nuove strade	0	0						
(15) km di nuove strade TEN	0	0						
(16) km di strade ristrutturate	0	45						

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
(17) km di nuove ferrovie	0	54					6	6
(18) km di ferrovie TEN	0	950					728,19	728,19
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	960					733,19	733,19
(30) Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2-KT)	0	331						

Tabella 1.4– Indicatori di Programma (indicatori di realizzazione)

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Km di nuove ferrovie (core 17) (km)	0	54					6	6
Km di ferrovie TEN (core 18) (km)	0	950					728,19	728,19
Km di ferrovie ristrutturate (core 19) (km)	0	960					733,19	733,19
Km di nuove strade (core 14) (km)	0	0						
Km di strade ristrutturate (core 16) (km)	0	45						
Porti- lunghezza accosti (ml)	400	2.700				455	455	800
Porti - superficie delle banchine (mq)	3.500	176.800				16.000	16.000	16.000
Porti - superficie dei piazzali (mq)	0	415.000						
Porti - Materiale rimosso Dragaggi (mc)	0	1.142.000						
Porti/interporti: lunghezza raccordi ferroviari/binari (ml)	0	28.000						
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi ferroviari (mq)	0	346.000						
Porti/interporti: lunghezza raccordi stradali (ml)	0	11.200						
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi stradali (mq)	0	394.000						
Progetti ITS (Ferrovia) (numero)	0	6						
Progetti ITS (Monitoraggio merci) (numero)	0	4						
Progetti ITS (Aeroporti) (numero)	0	1						
Progetti ITS (Porti) (numero)	0	4						
Aeroporti - Superficie infrastrutturata (Air side e land side) (mq)	0	1.011.000						

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Impianti e sistemi tecnologici (numero)	0	151					132	132
Imprese beneficiarie (numero)	0	20						
Impianti e sistemi tecnologici (Ferrovie+ aeroporti) (numero)	0	6				1	1	1
Contratti (numero)	0	40	0	2	9	9	10	39
Eventi (numero)	0	25	0	0	0	5	11	19
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	0	0	1	11	16	26

Tabella 1.5 - Indicatori di Programma (indicatori di risultato)

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Variazione velocità massima di tracciato (km/h) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	105 km/h	+50 km/h					0*	0*
Variazione capacità potenziale (treni/gg) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	163 treni/gg	+192 treni/gg					0*	0*
Incremento estensione sistemi SCMT, SCC,...(km di linea) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	0	+ 958 km						
Variazione della capacità potenziale di movimentazione delle merci (TEUS/anno) nei porti oggetto di intervento (%)	3.091.000 TEUS	+ 39%						
Variazione della capacità (treni/gg) nei porti oggetto di intervento	8 treni/gg	70 treni/gg						
Variazione del traffico (treni/gg) di accesso alle infrastrutture portuali ed interportuali oggetto di intervento	n.d.	n.d.						
Variazione della capacità potenziale di movimentazione degli aeromobili sui piazzali (%)	18.700 (movimenti /anno)	+5%						
Variazione della capacità potenziale (treni/gg) negli interporti oggetto di intervento	28 treni/gg	56 treni/gg						
Indice di efficacia tecnologica/ organizzativa dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%						
Indice di interazione telematica dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%						
Numero di TEUs/anno movimentati nei porti	4.591.936	4.600.000	4.591.936	4.585.525	3.868.890	3.670.116	3.145.085	3.192.052**

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
oggetto di intervento								
Merce movimentata (1000xtonn/ anno) nei porti oggetto di intervento	154.889	180.000	154.889	153.225	124.797	137.524	138.789	94.448**
Tonnellate cargo movimentate negli aeroporti oggetto di intervento	10.505	11.000	10.505	10.199	7.350	7.194	5.882	6.064
Variazione del tratto di costa controllata (variazione 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)	n.d.***	100%						
Variazione % incidentalità marittima	n.d.***	-30%						
Capacità di movimentazione del capitale privato (Regimi di aiuto)	0	65%						
Indice di efficacia di rilevazione	93,4	≥94%						
Percentuale di adeguamento a livello di servizio superiore nella strade oggetto di intervento	0	100%						
Variazione dell'incidentalità sulle strade oggetto di intervento	-3,9%	n.d.	-3,9%	1,3%	0,3%	14,9%	-6,2%	
Indice di capacità attuativa	28%	70%				2,8%	11,4%	12,5%
Percentuale di interventi soggetti al monitoraggio ambientale	0	100%						
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza	0	TV: 75% Radio: 15% Esterna: 60% Internet: 35%				TV: 75,30 Radio:15 % Esterna: 68% Internet: 37%	TV: 76,50 Radio:17 % Esterna: 72% Internet: 39%	TV:79.30% Radio:19% Esterna: 79% Internet: 41%

* L'indicatore è stato valorizzato pari a zero in quanto, essendo una ponderazione dei risultati raggiunti su tutti i progetti ad esso afferenti, non può essere quantificato fino al termine del Programma. Tuttavia il progetto concluso del 'Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)' ha prodotto risultati equivalenti a una variazione della capacità potenziale di treni/gg mediamente pari a 140, e a un aumento della velocità massima di tracciato di 60 km/h.

** il dato "Numero di TEU ..." si riferisce ai porti di Salerno, Gioia Tauro e Taranto. Il dato "Merce movimentata ..." si riferisce ai porti di Salerno, Augusta, Messina e Taranto.

*** è in fase di finalizzazione la selezione di interventi per il monitoraggio delle coste, per i quali verranno identificati idonei indicatori di risultato.

Vale precisare la piena coincidenza fra i valori target degli indicatori Core CE (tabella 1.3) – e quelli di realizzazione di programma (tabella 1.4), che tengono conto delle modifiche intervenute nel corso del 2012 alla lista dei progetti ammessi a finanziamento (Decreto prot. 10920 del 18.12.2012 - VII Decreto).

La *baseline* di riferimento per tutti gli indicatori rappresentati nelle tabelle precedenti resta il 2007 mentre il valore obiettivo, per gli indicatori di risultato, è quello atteso al 2015 ovvero all'annualità in cui si prevede la piena funzionalità della gran parte degli interventi del PON.

L'indicatore "*Numero progetti (Trasporti)*" nella tabella 1.3 conteggia il totale dei progetti ammessi a finanziamento, come da prot. 10920 del 18/12/2012 - VII Decreto, a valere sugli Assi I e II.

L'avanzamento procedurale degli interventi del PON fa registrare dati di realizzazione e di risultato ancora contenuti, essendo infatti concluso al 31.12.2012 un limitato numero di progetti (9) rispetto al totale ammesso a finanziamento; inoltre, per la tipicità delle opere e dei beni del settore delle infrastrutture e dei trasporti, l'elemento realizzativo di ciascun progetto acquista oggettiva ed affidabile misurabilità solo al termine della completa esecuzione dei lavori e delle forniture previste. Al termine del 2012 oltre ai nove progetti conclusi risultano in fase esecutiva (per lavori e forniture) 18 progetti in totale, cinque dei quali avviati nel corso del 2012.

L'elenco definitivo degli indicatori di risultato selezionati per il Programma (tabella 1.5 è corredato dalla valorizzazione di *baseline* al 2007 e target attesi al 2015 e rappresenta l'esito della attività che ha visto la partecipazione ed il continuo coinvolgimento degli enti attuatori del Programma. Gli indicatori forniscono ora un più congruo livello di misurabilità dei risultati, in termini di intensità e capacità di traffico, di performance e di utilizzazione delle infrastrutture interessate.

Per dare evidenza del rafforzamento dei dati reali, grazie alla disponibilità di statistiche nazionali di settore, nella tabella 1.5 si restituisce anche l'andamento annuale del quadro complessivo delle infrastrutture di riferimento in cui si vanno ad inserire le opere oggetto di intervento, sebbene queste ultime non siano ancora del tutto concluse e funzionali e non contribuiscano, pertanto, allo stato attuale, alla misurazione dei risultati di traffico e di performance di fine anno.

In particolare, al termine dell'annualità 2012 si segnalano:

- Tabella 1.3 - *Core Indicators*:
l'aggiornamento del *Core Indicator* 13 (i progetti conclusi passano da 8 del 2011 a 9);
- Tabella 1.4 - indicatori di realizzazione:
l'aggiornamento dell' indicatore "Porti lunghezza accosti (ml)" che riporta il valore dell'opera conclusa nel 2012 per l'intervento ricadente nel Porto di Gioia Tauro ("*Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo*");
- la conferma della valorizzazione degli indicatori relativi alla modalità ferroviaria per misurare l'estensione degli interventi completati ("Km di ferrovie", "Km di ferrovie TEN" e "Km di ferrovie ristrutturare") ed il numero di interventi tecnologici realizzati sulla rete, già a partire dal 2011;
- l'aggiornamento per il 2012 degli indicatori riferiti all'Asse III (*Contratti, Eventi, Prodotti informativi e pubblicitari*). In particolare si fa presente che l'indicatore "Contratti" ha

registrato un dato incrementale consistente tra i valori 2011 e 2012 dovuto ad una più puntuale ricognizione dei contratti attivati.

- Tabella 1.5 - indicatori di risultato:

i dati riportati in tabella (vedi nota) per gli indicatori “variazione velocità massima del tracciato (km/h)” e “variazione capacità potenziale (treni/gg)” sono in particolar modo attribuibili al progetto *Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)* che contribuisce per il 5% al raggiungimento ai rispettivi target previsti dal Programma.

Per una più approfondita disamina dei risultati si rimanda al paragrafo relativo ai progressi materiali Asse II.

La presenza degli indicatori della tipologia di ‘utilizzo’ (*numero di TEUs/anno movimentati nei porti oggetto di intervento; merce movimentata (1.000xtonn) nei porti oggetto di intervento; tonnellate cargo movimentate negli aeroporti oggetto di intervento*) danno evidenza dell’andamento dei traffici dal 2007 al 2011 (o 2012 nel caso degli aeroporti) in tutti i nodi oggetto di finanziamento del PON. La crisi economica globale ha fortemente ridotto le aspettative di crescita del settore dei trasporti, duramente colpito nel triennio 2007 - 2009 dal calo del 16-18% del cargo marittimo e del 30% per quello aereo. Il 2010 è stato interessato da timidi segnali di ripresa per quanto riguarda le tonnellate complessivamente movimentate nei porti oggetto di intervento ma così non è stato per TEUs e cargo aereo che, al contrario, hanno proseguito anche per tutto il 2011 nel percorso discendente intrapreso dal 2007.

Nel quinquennio 2007-2011 la flessione registrata dai porti oggetto di intervento relativamente al numero di TEUs movimentati è stata di -32% e del -44% per gli aeroporti. Per quest’ultimi, tuttavia, i dati consuntivati al 2012 mostrano finalmente un’inversione del trend, con un +3% nel confronto annuo.

L’adeguamento del target al 2015 per questo gruppo di indicatori tiene conto del dato incrementale conseguito dai porti ed aeroporti e prevede, nel breve periodo, il recupero delle posizioni perse dal 2007 ad oggi per attestarsi ad un livello del +5% circa rispetto a quanto registrato ad inizio programma.

In tabella sono valorizzati, inoltre, i risultati ottenuti dalle azioni di comunicazione del PON relativamente all’indicatore ‘*Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell’area Convergenza*’ nel triennio 2010-2012, con la suddivisione dei target prefissati in base alla tipologia di canale pubblicitario-informativo selezionato.

Per fornire un quadro riepilogativo degli interventi conclusi al 2012 e degli indicatori di realizzazione associati sulla base del nuovo set, si rimanda alla tabella successiva:

Tabella 1.6 – Interventi conclusi

Linea di intervento	Titolo intervento	Indicatore di realizzazione fisica	Valore realizzato
I.1.2	Porto di Messina: Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce	Porti lunghezza accosti (ml)	455
		Porti superficie delle banchine (mq)	16.000

Linea di intervento	Titolo intervento	Indicatore di realizzazione fisica	Valore realizzato
I.2.2	Porto di Goia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	Porti lunghezza accosti (ml)	345
II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR	Impianti tecnologici e sistemi informativi	1
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	Km di ferrovie ristrutturate (core 19)	11 km
II.1.1	Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	Km di ferrovie TEN (core 18)	44 km
		Km di ferrovie ristrutturate (core 19)	38 km
		Km di nuove ferrovie (core 17)	6 km
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto	Km di ferrovie TEN (core 18)	115,70 km
		Km di ferrovie ristrutturate (core 19)	115,70 km
		Impianti e sistemi tecnologici (numero)	23
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo-Messina e Messina-Siracusa, Tratta Trapani - Palermo, Siracusa-Agrigento	Km di ferrovie TEN (core 18)	116,79 km
		Km di ferrovie ristrutturate (core 19)	116,79 km
		Impianti e sistemi tecnologici (numero)	53
I.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratte Praia Ajeta-Reggio Calabria C.le; Sibari-Reggio Calabria C.le; Nova Siri - Paola; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	Km di ferrovie TEN (core 18)	342,60 km
		Km di ferrovie ristrutturate (core 19)	342,60 km
		Impianti e sistemi tecnologici (numero)	6
I.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	Km di ferrovie TEN (core 18)	109,10 km
		Km di ferrovie ristrutturate (core 19)	109,10 km
		Impianti e sistemi tecnologici (numero)	50

2.1.2 Informazioni finanziarie

L'attività di istruttoria e selezione delle nuove proposte progettuali ha comportato, nel corso del 2012, la definizione di un parco progetti aggiornato e ratificato con conseguenze, dal punto di vista finanziario, su:

- le **risorse allocate** da decreto;
- gli **impegni assunti** dai beneficiari.

Con riferimento alle **allocazioni**, si registra una riduzione, rispetto al dato rilevato al 31.12.2011, di circa 7 milioni di euro, passando da € 2.622.823.096,68 a € **2.616.245.027,41** (corrispondente a circa il 95% del totale programmato).

Nel totale sopra menzionato (VII Decreto) è a tutt'oggi incluso il valore totale dei 4 interventi ceduti al Piano di Azione e Coesione, per un ammontare complessivo di 77 milioni di Euro.

Questo perché, alla data di emanazione del Decreto, non era ancora stata emessa dalla Commissione decisione formale sulla Proposta di Riprogrammazione del PO che, tra le altre cose, prendeva atto dell'adesione formale alla III fase del Piano di Azione e Coesione da parte del PON Reti e Mobilità.

Volendo invece calcolare tali interventi come già devoluti formalmente al PAC, a fronte del nuovo piano finanziario di Programma rimodulato con importo totale pari a € 2.576.612.256,00, sarebbero state allocate in realtà risorse pari al 98,5% del Programma.

Con riferimento agli **impegni** assunti dai beneficiari, si registra un incremento, rispetto al dato rilevato al 31.12.2011, di circa 1,2 miliardi di euro, passando da € 656.134.076,84 (corrispondente a circa il 24% del totale programmato) a € **1.857.339.885,25** (corrispondente a circa il 67% del totale programmato). Questo è dovuto in particolar modo all'espletamento delle procedure di aggiudicazione di alcuni interventi di ingente importo finanziario, in particolare di alcuni interventi stradali.

Con riferimento ai **pagamenti** sostenuti dai beneficiari nel corso del 2012, si è registrato un aumento di circa 150 M€ rispetto all'annualità precedente, passando da € **439.146.927,18** (pari a circa il 16% del totale programmato) a € 592.680.740,24 (pari a circa l'21% del totale programmato).

Anche il dato relativo alla **certificazione di spesa** alla CE è in aumento. Infatti, a seguito dell'assegnazione delle risorse nel corso del 2012 e dell'attività di rendicontazione delle spese sostenute, l'Autorità di Certificazione (AdC) del Programma ha provveduto a **certificare spese** per un importo totale di € **442.531.240,72** presentando alla CE le seguenti **domande di pagamento**:

Tabella 2 – Sintesi delle domande di pagamento inviate alla CE nel 2012

Oggetto	Data Invio	Status*	Importo Totale
Sesta Domanda di Pagamento	17/05/2012	Accettato	€ 13.375.188,67
Settima Domanda di Pagamento	18/06/2012	Accettato	€ 11.516.768,21
Ottava Domanda di Pagamento	25/10/2012	Accettato	€ 38.852.213,91
Nona Domanda di Pagamento	21/12/2012	Accettato	€ 63.754.379,77
Totale			€ 127.498.550,56

* Informazioni aggiornate al 31.12.2012.

La certificazione di tali spese ha consentito il raggiungimento di un livello di spesa superiore all'obiettivo "N+2" (utile a **evitare il disimpegno automatico di risorse per l'anno 2012**).

In particolare:

- con la **sesta domanda di pagamento** l'AdC ha certificato spese sostenute per la realizzazione di un intervento afferente alla Linea di Intervento II.1.1;
- con la **settima domanda di pagamento**, sono state certificate spese per un intervento (due certificazioni) afferente alla Linea di Intervento II.2.4 e 2 interventi afferenti,

rispettivamente, alle Linee di Intervento I.1.2, II.1.1. Inoltre, la domanda di pagamento in questione ha comportato anche la **decertificazione di spese afferenti a 10 interventi nell'ambito delle Linee di Intervento I.1.1 (5 progetti), II.1.1 (4 progetti) e II.2.1;**

- con la **ottava domanda di pagamento** sono state certificate spese per 8 progetti, afferenti, rispettivamente, alla Linea di Intervento I.1.1 (3 progetti), II.1.1 (2 progetti) II.1.2 (2 progetti) e II.2.1 (1 progetto). Inoltre, la domanda di pagamento in questione ha comportato la rettifica dell'importo precedentemente certificato per un intervento della linea II.1.1.
- con la **nona domanda di pagamento** sono state certificate spese per 6 progetti, afferenti rispettivamente all Linea di intervento I.1.1 (1 progetto), I.2.1 (1 progetto), II.1.1 (3 progetti) e II.2.1 (1 progetto). Inoltre, la domanda di pagamento in questione ha comportato la decertificazione di spese afferenti a 1 progetto nell'ambito della Linea di Intervento I.1.2;

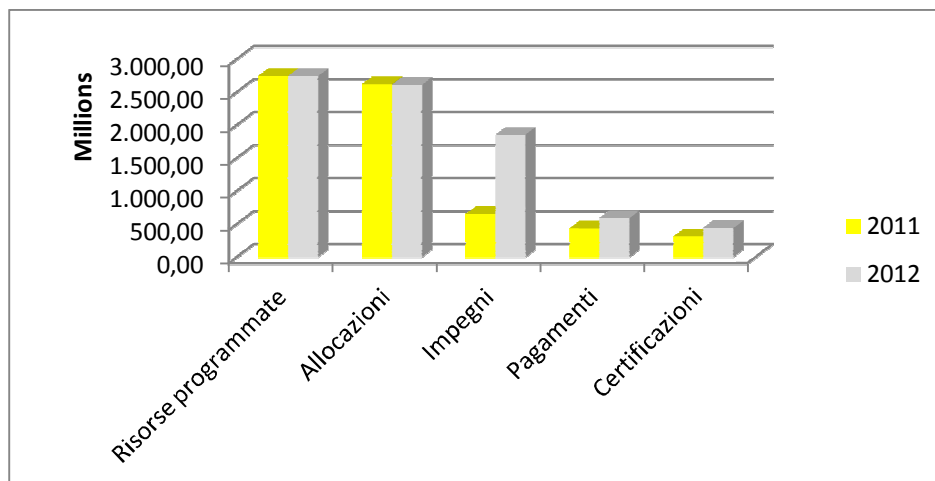
I dettagli della spesa certificata per ciascun Obiettivo Operativo sono riportati nel Capitolo 3 relativo all'attuazione degli Assi prioritari. Al 31 dicembre 2012 il Programma ha quindi certificato, cumulativamente, spese pari ad € **442.531.240,72**, pari a circa il **16%** del totale programmato.

Tabella 3.1 – Dati finanziari

Asse Prioritario	Finanziamento complessivo del programma operativo	Base di calcolo del contributo dell'Unione (costo pubblico o totale)	Totale delle spese ammissibili certificate sostenute dai beneficiari	Contributo pubblico corrispondente	Grado di attuazione in %
Asse prioritario 1	1.517.162.032,00	P	224.996.485,95	224.996.485,95	15%
Asse prioritario 2	1.193.803.340,00	P	201.141.793,93	201.141.793,93	17%
Asse prioritario 3	38.492.410,00	P	16.392.960,84	16.392.960,84	42,59%
TOTALE	2.749.457.782,00	P	442.531.240,72	442.531.240,72	16%

Di seguito (Grafico n. 1) si restituisce un confronto tra le annualità 2011 e 2012 riferito alle risorse programmate, le allocazioni, gli impegni, i pagamenti e le certificazioni nell'ambito PON Reti e Mobilità.

Grafico 1 – Raffronto 2011-2012: risorse programmate, allocazioni, impegni, pagamenti, certificazioni



2.1.3 Ripartizione relativa all'uso dei Fondi

La Tabella 3.2 fornisce indicazioni sull'utilizzo del contributo comunitario (quota FESR) ripartito con riferimento alle cinque dimensioni di cui all'Allegato II, parte C, del Regolamento (CE) 1828/2006. Le stesse informazioni sono riportate all'interno dell'allegato 3A del presente documento.

Per quanto concerne la **"dimensione territoriale"** si precisa che nella Tav. 12, pag. IV degli allegati al PO, approvato con Decisione CE, il 100% delle risorse è classificato come zona 00 "non pertinente", in virtù delle seguenti considerazioni:

- trattandosi di un PON (e non di un POR), la natura della maggior parte degli interventi previsti è tale da non prestarsi all'attribuzione di altri codici previsti dal Regolamento (CE) 1828/2006;
- gli altri codici del Regolamento (CE) 1828/2006 non appaiono consoni agli interventi PON se ricondotti agli obiettivi/finalità degli stessi; al riguardo, però, il Regolamento non fornisce indicazioni utili a capire e interpretare la logica con cui attribuire, nel caso specifico del PON, un codice piuttosto che un altro (per es.: "zone rurali" piuttosto che "zone a bassa densità demografica"; oppure l'utilizzo del codice 01 "agglomerato urbano" solo perché l'intervento è localizzato in prossimità di una città).

Si è ritenuto opportuno, pertanto, mantenere coerenza tra il testo ufficiale del PON e il RAE.

Pur tuttavia, a titolo puramente informativo, si riportano nell'allegato 3B gli esiti dell'esercizio svolto dall'AdG per attribuire, ove possibile e pertinente, codici diversi dallo 00.

Tabella 3.2 - Dati statistici

Obiettivo	Temi prioritari	Forme di finanziamento	Territorio	Attività economica	Ubicazione	Contributo comunitario stanziato
CON	16	01	00	11	ITF3	€ 38.500.000,00
CON	16	01	00	11	ITF4	€ 103.500.000,00
CON	16	01	00	11	ITF6	€ 83.000.000,00
CON	16	01	00	11	ITG1	€ 65.500.000,00
CON	17	01	00	11	ITF3	€ 18.500.000,00
CON	17	01	00	11	ITF4	€ 23.000.000,00
CON	17	01	00	11	ITF6	€ 113.186.664,00
CON	17	01	00	11	ITG1	€ 267.623.587,00
CON	22	01	00	11	ITF4	€ 136.507.513,33
CON	22	01	00	11	ITF6	€ 89.658.144,34
CON	26	01	00	11	ITF3	€ 9.031.485,00

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

Obiettivo	Tem prioritari	Forme di finanziamento	Territorio	Attività economica	Ubicazione	Contributo comunitario stanziato
CON	26	01	00	11	ITF4	€ 8.000.000,00
CON	26	01	00	11	ITG1	€ 8.000.000,00
CON	28	01	00	00	ITF3	€ 3.801.982,72
CON	28	01	00	00	ITF4	€ 4.272.500,00
CON	28	01	00	00	ITF6	€ 252.500,00
CON	28	01	00	00	ITG1	€ 1.602.500,00
CON	28	01	00	11	ITF3	€ 6.044.467,21
CON	28	01	00	11	ITF4	€ 62.876.621,71
CON	28	01	00	11	ITF6	€ 1.558.462,21
CON	28	01	00	11	ITG1	€ 38.258.462,21
CON	29	01	00	11	ITF4	€ 8.360.000,00
CON	29	01	00	11	ITF6	€ 6.750.000,00
CON	29	01	00	11	ITG1	€ 10.392.478,91
CON	30	01	00	11	ITF3	€ 73.300.000,00
CON	30	01	00	11	ITF4	€ 22.750.000,00
CON	30	01	00	11	ITF6	€ 38.375.000,00
CON	30	01	00	11	ITG1	€ 44.005.007,95
CON	85	01	00	11	ITF3	€ 3.523.228,23
CON	85	01	00	11	ITF4	€ 3.523.228,23
CON	85	01	00	11	ITF6	€ 3.523.228,23
CON	85	01	00	11	ITG1	€ 3.523.228,23
CON	86	01	00	11	ITF3	€ 1.855.556,06
CON	86	01	00	11	ITF4	€ 1.855.556,06
CON	86	01	00	11	ITF6	€ 1.855.556,06

Obiettivo	Temi prioritari	Forme di finanziamento	Territorio	Attività economica	Ubicazione	Contributo comunitario stanziato
CON	86	01	00	11	ITG1	€ 1.855.556,06

2.1.4 Progressi conseguiti nel finanziamento e nell'attuazione degli strumenti di ingegneria finanziaria ex art. 44

Nell'ambito del PON Reti e Mobilità non sono stati attivati strumenti di ingegneria finanziaria.

2.1.5 Sostegno ripartito per gruppi di destinatari

Al fine di dare contezza delle informazioni relative al sostegno da parte del PON alle varie aree territoriali delle quattro regioni CONV, 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*.

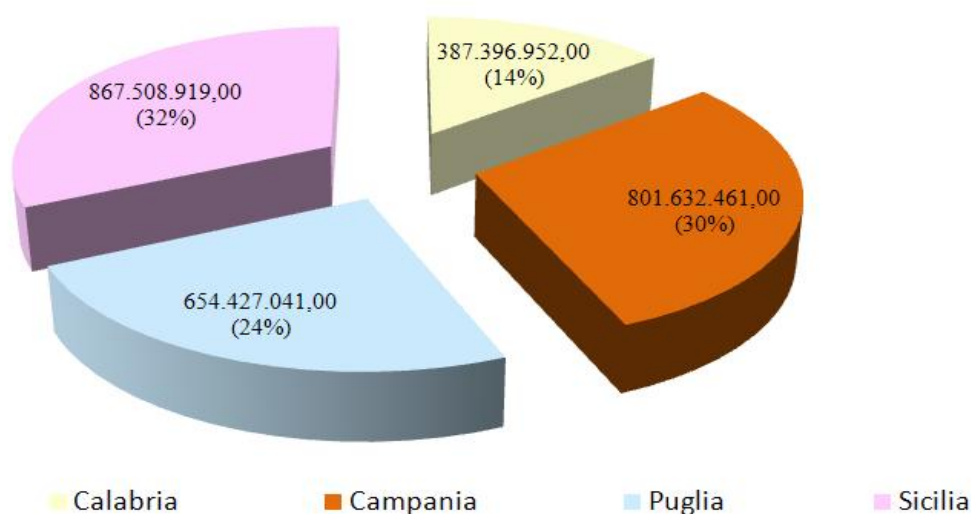
2.1.5.1 Informazioni relative al sostegno di zone specifiche del Programma

Il Programma prevede uno stanziamento di risorse finanziarie, al netto di quelle previste per l'Asse di Assistenza Tecnica, ripartito per le quattro regioni CONV; di tale dettaglio si dà evidenza nel Grafico n. 2, che rappresenta lo stanziamento in termini assoluti e in quota percentuale delle risorse programmate per singola regione.

Come già evidenziato nei precedenti Rapporti Annuali di Esecuzione si precisa che, in fase programmatoria, il profilo "regionale" degli interventi è stato considerato un elemento di "orientamento programmatico" (adottando le "chiavi di riparto" elaborate dal DPS durante la fase di conformazione del QSN)³ al fine di mantenere quanto più possibile un equilibrio di investimento complessivo e, quindi, senza trascurare la necessità di tenere conto anche degli effetti generati dalla spesa su specifici ambiti territoriali. Tuttavia, il profilo della "regionalizzazione" non trova applicazione in senso stretto in ragione della valenza strategica nazionale del PON Reti e Mobilità tesa ad operare secondo una logica "di area vasta" e "di sistema".

³ Dette "chiavi di riparto", formulate dal MISE-DPS in ragione di criteri demografici e socioeconomici, sono state ampiamente discusse e condivise con le Regioni e hanno rappresentato la base su cui è stata elaborata l'intera architettura finanziaria del QSN 2007-2013.

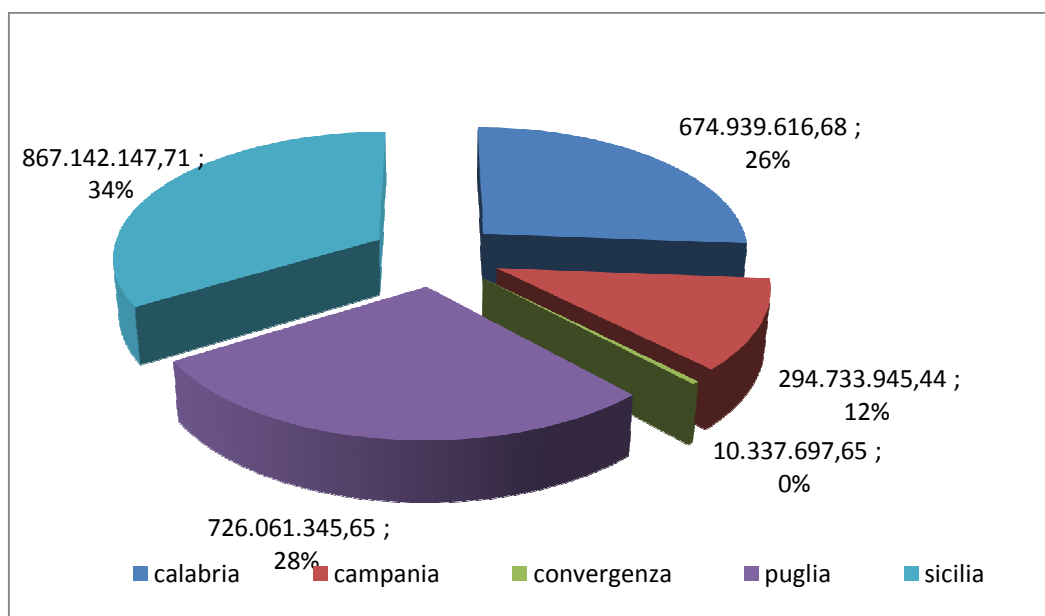
Grafico 2 – Dotazione finanziaria PON: risorse programmate per regione



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

Il seguente grafico (Grafico n. 3) fornisce evidenza della ripartizione per regione delle **risorse allocate dal Programma al 31.12.2012**.

Grafico 3 – Dotazione finanziaria PON: risorse allocate per regione



Nota: i valori sono al netto delle risorse destinate all'Asse III.

Da un'analisi comparativa degli importi allocati – al netto dell'Asse III e al Decreto del dicembre 2012 - rispetto alla dotazione finanziaria prevista in fase programmatoria (e quindi su una dotazione di programma maggiore, rispetto alla rimodulazione proposta a seguito delle analisi di rischio e dell'adesione al PAC) emergono scostamenti rilevanti per la **Regione Calabria** (delta positivo) e

per la **Regione Campania** (delta negativo). Per la **Regione Puglia** si registra un esiguo scostamento positivo, mentre per la Regione Sicilia sono state allocate sostanzialmente le risorse previste.

Per tale raffronto si veda la tabella seguente:

Tabella 4 – Scostamento tra risorse programmate per Regione e RAE 2012

Regione	Programmato	Allocato RAE 2012	Scostamento
			Importo
Calabria	€ 387.396.952,00	€ 674.939.616,68	+ € 287.542.665,02
Campania	€ 801.632.461,00	€ 294.733.954,44	- € 506.898.506,06
Puglia	€ 654.427.041,00	€ 726.061.345,65	+ € 71.634.304,65
Sicilia	€ 867.508.919,00	€ 867.142.147,71	- € 366.771,33
CONV	-	€ 10.337.697,65	+ € 10.337.697,65

2.1.5.2 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 rispetto a quanto indicato dal Regolamento comunitario; tale percentuale si attesta, infatti, sull'ordine del 75% in luogo del 60% fissato dai termini regolamentari e del 70% stabilito dal QSN, così come riportato nel Grafico 4.

Si segnala come di tali priorità strategiche sia stato tenuto conto anche nella redazione del novellato testo del PO, inviato alla CE nel dicembre 2012⁴; in particolare, nella revisione del testo si è tenuto conto tanto delle strategie originarie quanto di un loro doveroso adeguamento alla situazione corrente.

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

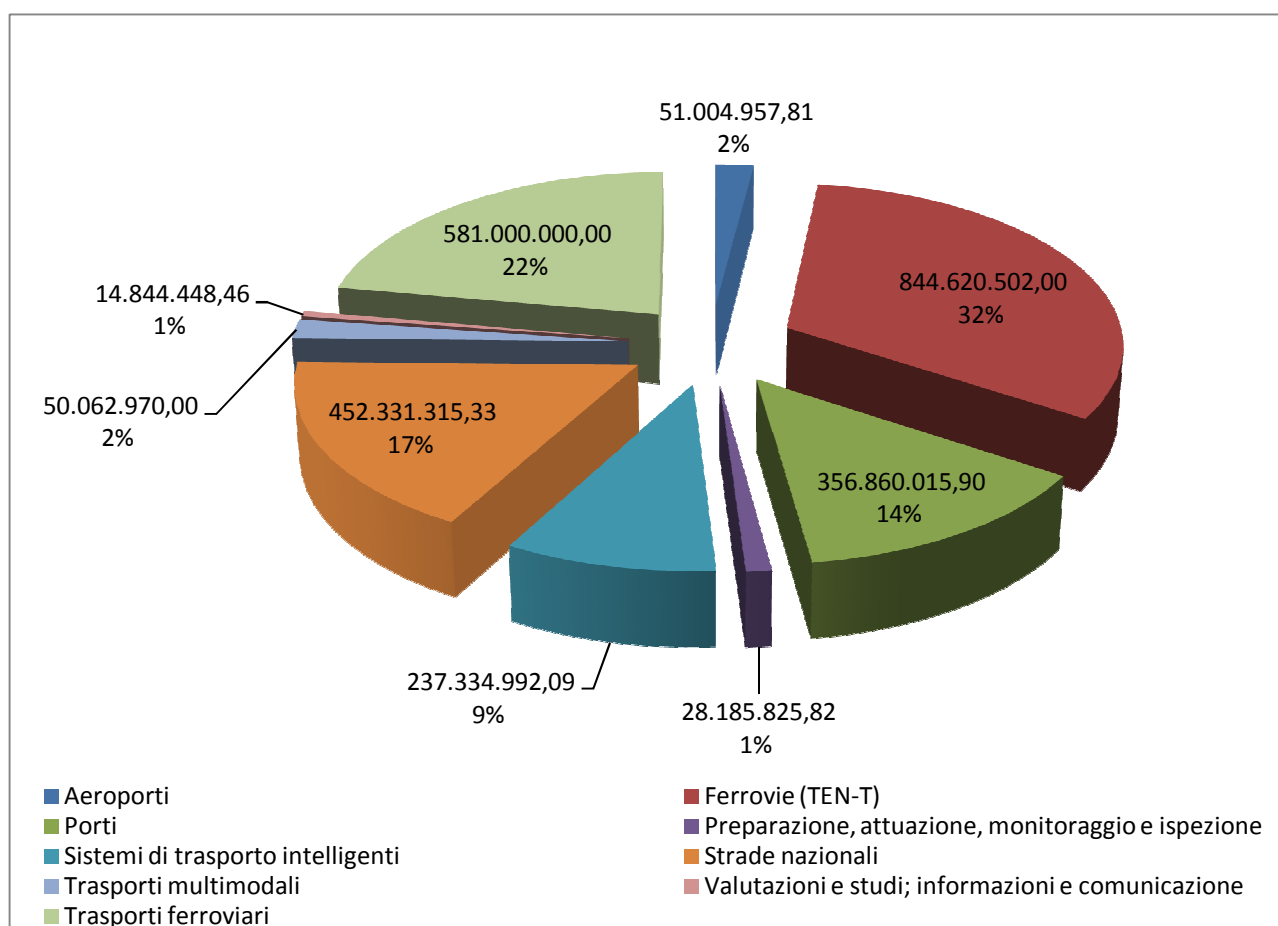
- il **trasporto ferroviario** e, in particolare, le tratte riguardanti le reti TEN-T; a tale modalità di trasporto è, quindi, conferito un ruolo di primaria importanza, riconosciuto nella sua capacità sia di contribuire al potenziamento dell'armatura infrastrutturale delle aree CONV, sia di svolgere 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. Al trasporto ferroviario (comprese le tratte riguardanti le reti TEN-T) è destinato il 55% della dotazione finanziaria del PON.
- il **sistema portuale**, al quale è assegnato un ruolo centrale nello sviluppo del sistema della logistica e delle Autostrade del Mare. Nello specifico, il Programma interviene

⁴ Il nuovo PO è stato approvato dalla CE nel marzo 2013 con decisione C(2013)999 del 01/03/2013.

prioritariamente a sostegno dello sviluppo delle infrastrutture nodali a cui agganciare le Autostrade del Mare, attraverso azioni di potenziamento e realizzazione di opere nei singoli scali e di adeguamento della rete dei terminali di cabotaggio. Tali azioni si accompagnano ad interventi di completamento, consolidamento e messa in sicurezza, con particolare riguardo ai principali nodi di *transshipment* localizzati in area CONV. A tale settore il PON destina il 15 % della dotazione finanziaria complessiva.

Alla centralità di tali interventi fanno da cornice azioni rivolte all'**intermodalità** (2% della dotazione complessiva da PON) e alla creazione e al potenziamento di **sistemi informativi** di controllo e gestione del traffico merci, ferroviario ed aereo (9% della dotazione complessiva da PON). Di seguito (Grafico n. 4) si fornisce la rappresentazione grafica delle risorse allocate a seguito dell'emanazione del VII Decreto, suddivise per tema prioritario.

Grafico 4 – Risorse allocate per tema prioritario



In particolare si rammenta che il porto di Taranto, viene generalmente conteggiato in quota agli interventi portuali, insistendo effettivamente sulla Linea di Intervento I.1.2, fatta eccezione per i casi in cui si parli di allocazione per beneficiario, in quanto tale intervento è afferente alla tipologia ferroviaria e rientra tra le realizzazioni in capo a RFI.

Nelle Tabelle 5.1, 5.2 e 5.3 è, invece, fornito il dettaglio delle progettualità ammesse a finanziamento tramite il **Decreto prot. n. 10920 del 18.12.2012** (VII Decreto) con i relativi dettagli

sul costo ammesso, sui pagamenti sostenuti, sulla spesa certificata, sul tema prioritario e sulla Regione di riferimento.

Tabella 5.1 – Progetti selezionati nell’Asse I

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Regione	Tema Prioritario	
						Cod.	Descrizione
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	35.000.000,00	232.394,74	-	Calabria	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	63.373.328,00	62.097.314,95	50.250.764,18	Calabria	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE (SottoStazione Elettrica) a Vibo Pizzo e potenziamento delle SSE di Sambiasi e di Gallico	20.000.000,00	-	-	Calabria	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Velocizzazione e miglioramento sagoma per trasporto intermodale, potenziamento e messa a modulo delle stazioni	40.000.000,00	88.703,51	-	Calabria	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	29.000.000,00	-	-	Calabria	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: realizzazione a Reggio Calabria del DCO intero compartimento con fabbricato DCO-DOTE	11.000.000,00	-	-	Calabria	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	129.247.174,00	44.820.875,09	21.061.533,09	Sicilia	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	333.000.000,00	125.035.169,82	84.495.340,23	Sicilia	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratte Praia Ajeta-Reggio Calabria C.le; Sibari-Reggio Calabria C.le; Nova Siri - Paola; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	28.000.000,00	26.920.172,87	23.718.227,87	Calabria	17	Ferrovie (TEN-T)

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Regione	Tema Prioritario	
						Cod.	Descrizione
I.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	37.000.000,00	35.397.031,39	30.301.639,20	Campania	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	SCC Nodo di Palermo	16.000.000,00	-	-	Sicilia	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.1	SCC Fiumetorto - Messina	15.000.000,00	14.015.698,23	-	Sicilia	17	Ferrovie (TEN-T)
I.1.2	Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	25.500.000,00	-	-	Puglia	30	Porti
I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	6.760.015,90	6.760.015,90	6.760.015,90	Sicilia	30	Porti
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	4.780.000,00	3.982.107,92	3.939.516,13	Calabria	30	Porti
I.1.2	Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta: Consolidamento banchine	26.310.000,00	-	-	Sicilia	30	Porti
I.1.2	Porto di Augusta: HUB Portuale - Realizzazione banchina containers 2° stralcio	35.700.000,00	-	-	Sicilia	30	Porti
I.1.2	Porto di Augusta: Hub portuale - Ampliamento piazzali del porto commerciale 1° stralcio	19.240.000,00	-	-	Sicilia	30	Porti
I.1.2	Completamento banchina Costa Morena Est	20.000.000,00	-	-	Puglia	30	Porti
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	20.000.000,00	22.200,00	-	Calabria	30	Porti
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	20.000.000,00	148.246,12	-	Calabria	30	Porti
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante del tratto "D" e realizzazione della terza via di corsa	25.000.000,00	450.972,09	-	Calabria	30	Porti
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo	6.970.000,00	-	-	Calabria	30	Porti

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Regione	Tema Prioritario	
						Cod.	Descrizione
	approfondimento dei fondali						
I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	139.540.000,00	2.825.524,19	-	Campania	30	Porti
I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	7.060.000,00	541.051,29	-	Campania	30	Porti
I.2.1	Adeguamento Infrastrutturale air side 2 Lotto - Ampliamento piazzale sosta aa.mm. dell'aeroporto di Palermo	20.784.957,81	6.096.249,35	4.469.449,35	Sicilia	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Raccordi C e D e Riquifica Piazzali	5.520.000,00	-	-	Puglia	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Ampliamento Piazzali Aeromobili fase II	4.500.000,00	-	-	Calabria	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Center Line - Apparecchiature AVL	1.350.000,00	-	-	Calabria	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Completamento impianti pista di volo Testata 28	1.080.000,00	-	-	Calabria	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Adeguamento Strip della pista di volo	1.170.000,00	-	-	Calabria	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28	5.400.000,00	-	-	Calabria	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Impianti AVL	3.200.000,00	-	-	Puglia	29	Aeroporti
I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Adeguamento infrastrutture e impianti alla normativa di riferimento	8.000.000,00	-	-	Puglia	29	Aeroporti
I.2.2	Fascio binari di presa e consegna - Interporto di Bari	16.000.000,00	849.494,15	-	Puglia	26	Trasporti multimodali
I.2.2	Interporto di Catania: Polo Intermodale	16.000.000,00	-	-	Sicilia	26	Trasporti multimodali
I.2.2	Interporto di Marcianise. Strada di collegamento	4.876.210,00	-	-	Campania	26	Trasporti multimodali
I.2.2	Interporto di Marcianise. Raddoppio della presa e consegna	13.186.760,00	-	-	Campania	26	Trasporti multimodali

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Regione	Tema Prioritario	
						Cod.	Descrizione
I.3.1	UIRNET Piattaforme Regionali per l'intermodalità e la logistica integrata - Modulo IT base	3.040.000,00	18.474,60	-	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
I.3.1	Piattaforma telematica integrata per il controllo e la gestione delle merci pericolose (PICOGE MP)	2.020.000,00	-	-	convergenza	28	Sistemi di trasporto intelligenti
I.3.1	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II)	5.000.000,00	308.000,00	-	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
I.3.1	Port Logistic and security system	3.500.000,00	-	-	Campania	28	Sistemi di trasporto intelligenti
I.3.1	Sistema Integrato per la Distribuzione Urbana delle Merci nell' Area Metropolitana di Messina	2.700.000,00	-	-	Sicilia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
I.3.1	ULISSE II - Unified Logistic Infrastructure for Safety and Security della Regione Campania	3.598.965,44	-	-	Campania	28	Sistemi di trasporto intelligenti
	TOTALE	1.234.407.411,15	330.609.696,21	224.996.485,95			

Tabella 5.2 – Progetti selezionati nell'Asse II

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Regione	Tema Prioritario	
						Cod.	Descrizione
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari tratte Chieti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto	46.000.000,00	45.901.966,24	41.611.829,85	Puglia	17	Ferrovie (TEN-T)
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo-Messina e Messina-Siracusa, Tratta Trapani - Palermo, Siracusa-Agrigento	42.000.000,00	40.208.892,06	37.980.952,36	Sicilia	17	Ferrovie (TEN-T)
II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	76.000.000,00	-	-	Sicilia	16	Trasporti ferroviari
II.1.1	Caserta-Foggia: raddoppio Orsara-Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	36.000.000,00	16.890.239,54	15.351.673,75	Puglia	16	Trasporti ferroviari
II.1.1	Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di	29.000.000,00	27.264.576,55	24.000.461,71	Puglia	16	Trasporti ferroviari

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Regione	Tema Prioritario	
						Cod.	Descrizione
	completamento)						
II.1.1	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	26.000.000,00	20.367.591,51	11.748.390,02	Calabria	16	Trasporti ferroviari
II.1.1	Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale-Catania Ognina	35.000.000,00	27.303.768,01	26.705.377,86	Sicilia	16	Trasporti ferroviari
II.1.1	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	77.000.000,00	-	-	Campania	16	Trasporti ferroviari
II.1.1	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	153.000.000,00	806.981,76	-	Calabria	16	Trasporti ferroviari
II.1.1	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	129.000.000,00	-	-	Puglia	16	Trasporti ferroviari
II.1.1	Intervento "Linea veloce Palermo - Catania"	20.000.000,00	-	-	Sicilia	16	Trasporti ferroviari
II.1.2	"S.S.N. 100 di Gioia del Colle, tronco: Bari - Taranto- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500"	36.259.717,20	464.614,15	65.369,02	Puglia	22	Strade nazionali
II.1.2	S.S. 96. Variante ai lavori di adeguamento alla sez. III CNR della S.S.96 'Barese' - tronco variante di Altamura -I lotto S.S.96 dal km 84+154 (inizio variante di Altamura) al km 81+300 (innesto con la S.S.99)	27.993.853,54	-	-	Puglia	22	Strade nazionali
II.1.2	S.S.N. 106 Jonica- Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	179.316.288,68	17.426,92	17.426,92	Calabria	22	Strade nazionali
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.	128.000.225,32	-	-	Puglia	22	Strade nazionali
II.1.2	S.S. 96. Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: Il stralcio dal km 84+154 al km 94+040.	80.761.230,59	-	-	Puglia	22	Strade nazionali
II.2.1	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	47.000.000,00	37.083.996,34	26.212.012,37	Sicilia	28	Sistemi di trasporto intelligenti

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Regione	Tema Prioritario	
						Cod.	Descrizione
II.2.1	SCC Bari - Taranto	27.000.000,00	887.415,12	-	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.1	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	30.000.000,00	10.496.147,78	9.336.808,22	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.1	SCC Messina - Siracusa	22.000.000,00	-	-	Sicilia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.1	ACC e PRG Foggia	39.000.000,00	512.943,64	-	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.1	ACC Bari Lamasinata	25.000.000,00	-	-	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.1	Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) – Regioni obiettivo "convergenza"	3.178.213,00	-	-	convergenza	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.1	Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) - Fase II	4.150.000,00	-	-	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.2	Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia	5.139.484,65	-	-	convergenza	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.4	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	8.972.010,00	8.792.010,00	5.952.720,15	Campania	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR	1.636.319,00	1.636.319,00	1.636.319,00	Puglia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
II.2.4	Aeroporto di Palermo WIND SHEAR (progetto di completamento)	4.400.000,00	-	-	Sicilia	28	Sistemi di trasporto intelligenti
	TOTALE	1.338.807.342	238.634.889	200.619.341			

Tabella 5.3 – Progetti selezionati nell’Asse III

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario	
					Cod.	Descrizione
III.1.1	Assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON REM	11.724.546,59	7.395.603,08	6.493.983,92	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.1	Prosecuzione Servizio di Assistenza tecnica e collaborazioni individuali per la chiusura del PON TRASPORTI 2000-2006	616.500,00	592.625,54	-	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario	
					Cod.	Descrizione
						ispezione
III.1.1	Collaborazioni di supporto alle attività di gestione, selezione e verifica degli interventi nell'ambito del PON RETI E MOBILITA' 2007-2013	1.361.182,12	665.601,12	67.800,00	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.1	Missioni personale interno: controlli in loco e incontri istituzionali	300.000,00	96.823,55	3.238,68	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.1	Spese generali CdS ed altri incontri istituzionali	30.000,00	17.262,34	900,00	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.1	Dotazioni materiali e attrezzature d'ufficio	200.000,00	107.723,21	-	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.1	Assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON REM - atto aggiuntivo	2.063.270,22	-	-	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.2	Monitoraggio del PON Reti e Mobilità 2007-2013	7.144.167,25	5.330.857,88	5.016.981,20	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.2	Prosecuzione Servizio di MONITORAGGIO per la chiusura del PON TRASPORTI 2000-2006	63.748,80	63.748,80	-	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.2	Monitoraggio del PON Reti e Mobilità 2007-2013 - atto aggiuntivo	1.547.398,22	-	-	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.3	Studi e ricerche inerenti il PON Reti e Mobilità 2007-2013	1.000.000,00	1.100,00	-	86	Valutazioni e studi; informazioni e comunicazione
III.1.3	Valutazione Intermedia del PON Reti e Mobilità 2007-2013	4.578.962,63	2.203.389,14	38.763,28	86	Valutazioni e studi; informazioni e comunicazione
III.1.4	Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013	2.005.644,98	967.244,99	524.408,62	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.1.4	Prosecuzione Servizio di supporto all'attività di AUDIT del PON TRASPORTI 2000-2006	87.557,64	87.557,64	-	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario	
					Cod.	Descrizione
III.1.4	Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013 - atto aggiuntivo	1.041.810,00	-	-	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione
III.2.1	Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007/2013	9.265.485,83	5.906.618,12	4.246.885,14	86	Valutazioni e studi; informazioni e comunicazione
	TOTALE	43.030.274	23.436.155	16.392.961		

2.1.5.3 Informazioni relative al sostegno di gruppi di destinatari

Con specifico riferimento ai gruppi di destinatari degli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità, nel corso del 2012 si sono definitivamente affinati gli strumenti utili a dare operatività alla **Linea di Intervento I.4.1. "Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche"**.

Data la molteplicità degli attori a vario titolo coinvolti e la complessa normativa in materia di aiuti di Stato, il percorso per l'attivazione di tale Linea di Intervento si è articolato in diverse fasi:

- FASE 1 (dicembre 2009 – gennaio 2011): **Confronto istituzionale e col partenariato** (incontri di condivisione con il MISE; confronto con gli operatori della logistica delle aree Convergenza attraverso incontri in loco e indagini DOXA; confronti con la DG "Concorrenza" e la DG "Politiche regionali" della Commissione europea);
- FASE 2 (luglio 2011 – luglio 2012): Attività di **prenotifica** e **notifica** alla Commissione europea di un aiuto di Stato;
- FASE 3 (luglio 2012 – dicembre 2012): Decisione di **compatibilità** dell'aiuto C(2012) 4785 del 10 luglio 2012, evento di lancio dell'Invito (11 dicembre 2012), **pubblicazione** dell'Invito a presentare proposte sul sito del Programma (intervenuta il 31 gennaio 2013) e successiva pubblicazione del relativo avviso nella Serie Generale n. 30 del 5 febbraio 2013, "Estratti, sunti e comunicati" della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

La Linea di Intervento in oggetto sarà finalizzata all'erogazione di aiuti a favore di soggetti privati (in forma aggregata) che operano nel settore della logistica delle merci e aventi a riferimento i nodi logistici di rilevanza sovra regionale. A tal fine, a seguito dei "tavoli sulla logistica" svolti nel corso del 2010 e di cui si è dato evidenza nell'ambito del precedente RAE, si è intrapreso un confronto con il MISE e la CE (Directorate-General Competition - DG COMP) per l'individuazione della modalità più appropriata per l'attivazione di tale Linea di Intervento.

L'aspetto innovativo della misura in questione ha comportato che la misura venisse notificata alla Commissione europea, in accordo con l'art.108,3 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). I dettagli dell'attività di notifica, nonché le modalità di attivazione sono riportati al § 3.1.1.2.

Al fine di meglio specificare tale Linea di Intervento si è utilizzata anche la modifica al PO recentemente approvata (gennaio 2013). Infatti nel testo si propone di intervenire – mantenendo

ferme le finalità strategiche – enfatizzando la dimensione dell'incremento dell'efficienza del settore piuttosto che la dimensione di intervento infrastrutturale. Ciò anche in più stretta aderenza ai contenuti dell'invito e nell'eventualità di poter incrementare la dotazione con finalità di incentivi al cambiamento modale. In coerenza con tale modifica e allo scopo di dare maggiore visibilità alle azioni promosse nell'ambito della Linea I.4.1, è stata introdotta la categoria di spesa "Altri investimenti in imprese" (codice 8) non prevista in fase di programmazione del PO e più pertinente.

La Linea di Intervento I.4.1 viene attivata attraverso la pubblicazione dell'invito il cui obiettivo consiste nel fornire sostegno alle imprese al fine di incrementare l'integrazione delle infrastrutture e sviluppare l'intermodalità nel segmento del trasporto merci. Seppur con un importo limitato rispetto alla dotazione totale del Programma (20 milioni di euro), la Linea di Intervento intende contribuire al conseguimento degli obiettivi generali del Programma incidendo su due differenti ambiti di intervento:

- potenziamento della dotazione infrastrutturale attraverso investimenti materiali volti a favorire l'attrezzaggio delle aree e l'adeguamento delle strutture già esistenti;
- rafforzamento degli aspetti legati alla *governance* del sistema attraverso l'attivazione di forme di sostegno finalizzate ad una migliore organizzazione dei servizi connessi ai nodi logistici di rilevanza sovra regionale (investimenti immateriali, attività di consulenza e formazione).

L'entità economica degli aiuti concedibili, le attività finanziabili attraverso l'invito a presentare proposte, la modalità di implementazione delle attività (raggruppamento di imprese) nonché il tessuto imprenditoriale delle aree oggetto di agevolazione sono tali da non determinare una delocalizzazione da uno Stato verso un altro Stato membro.

2.1.6 Sostegno restituito o riutilizzato

Con riferimento alla IX Domanda di Pagamento, effettuata in data 21 dicembre 2012, si è proceduto alla decertificazione del 10% delle somme certificate dal Beneficiario Autorità Portuale di Messina, progetto "*Porto di Messina: Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)*". Di seguito vengono riportate le principali fasi del contraddittorio che hanno portato alla suddetta decertificazione:

- Con nota n. 140 del 28 gennaio 2011, trasmesse con note AdG n. 1032 e n. 1033 del 07 febbraio 2011, la Corte dei Conti ha trasmesso le constatazioni preliminari formulate dalla Corte dei Conti europea a seguito dell'audit effettuato nell'ambito della dichiarazione di affidabilità per l'esercizio finanziario 2010 (DAS 2010). In occasione di tale audit sono state evidenziate delle irregolarità con specifico riferimento alle procedure di affidamento dei lavori. In particolare, l'audit condotto ha riscontrato una non corretta applicazione dei criteri di selezione/aggiudicazione, identificando tale anomalia come un "errore quantificabile grave", tanto da inficiare la correttezza complessiva della procedura di affidamento dei lavori. Infatti, stando alla posizione espressa dai servizi della Commissione, "[...] l'offerta avrebbe dovuto essere esclusa, non essendo stati rispettati i criteri indicati nel capitolato d'oneri ed essendo stata modificata l'offerta dell'aggiudicatario, in violazione, quanto meno, dell'articolo 4, paragrafo 2, e dell'articolo 34, paragrafo 5, della direttiva 2004/17/CE";

- Con nota n. 2393 del 15 marzo 2011, l'Autorità di Gestione, congiuntamente all'Autorità di Certificazione ha trasmesso alla Corte dei Conti le controdeduzioni alle sopraccitate constatazioni preliminari;
- Con nota n. 10635 del 30 novembre 2011, l'Autorità di Certificazione ha comunicato al Beneficiario Autorità Portuale di Messina l'avvenuto rimborso delle somme certificate dal Beneficiario Autorità Portuale di Messina nella II Domanda di Pagamento, per un importo pari a € 3.335.968,61, specificando che si rimaneva in attesa del follow up dell'audit in corso;
- Con nota n. 1806 del 27 febbraio 2012, l'Autorità di Certificazione ha comunicato l'avvenuto rimborso delle somme certificate dal suddetto Beneficiario nella III Domanda di Pagamento, per un importo pari a € 4.175.160,17, specificando che si rimaneva in attesa del follow up dell'audit in corso;
- Con nota Ares (2012)831621 del 09 luglio 2012, la Commissione Europea ha trasmesso le proprie conclusioni, comunicando che, ai sensi della nota COCOF 07/037/03 (*Orientamenti per la determinazione delle rettifiche finanziarie da applicare alle spese cofinanziate dai Fondi Strutturali e dal Fondo di Coesione in caso di inosservanza delle norme in materia di appalti pubblici*) questa prescriveva all'Autorità di Gestione l'applicazione di una rettifica finanziaria pari al 10% su tutti gli importi certificati relativi al progetto sopramenzionato;
- Con nota n. 7722 del 18 settembre 2012, l'Autorità di Gestione ha comunicato di concordare con i rilievi della Commissione Europea e di voler procedere all'applicazione della rettifica finanziaria;
- Con nota n. 10761 del 13 dicembre 2012, l'Autorità di Gestione ha richiesto al Beneficiario Autorità portuale di Messina di avviare tutte le procedure necessarie all'applicazione della rettifica finanziaria decisa dalla Commissione.

Al 31.12.2012, pertanto, non risultava ancora concluso l'iter di recupero degli importi oggetto della rettifica finanziaria.

2.1.7 Analisi qualitativa

Anche per il 2012 è possibile affermare che le scelte attuate nel processo di implementazione del PON Reti e Mobilità sono caratterizzate da un elevato profilo di coerenza tanto con le "*Linee guida integrate per la strategia di Lisbona*" quanto con gli obiettivi fissati dalla strategia Europa 2020 con particolare riferimento al tema della sostenibilità, nonché della crescita inclusiva e intelligente, anche in considerazione dell'aumentata dotazione dedicata agli ITS. Del resto anche il Ministro per la Coesione Territoriale, Fabrizio Barca, nel suo Documento "Metodi e Obiettivi", ha sottolineato la centralità di tali progettualità, nell'ottica della implementazione dell'Agenda Digitale. A tal proposito, ogni Stato membro ha adottato i propri obiettivi nazionali da realizzare attraverso interventi concreti a livello europeo e nazionale. In Italia, il Programma Nazionale di Riforma (PNR), nell'ambito del Documento di Economia e Finanza, sintetizza le riforme strutturali già avviate e quelle programmate per il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'agenda di Europa 2020 tenendo conto delle dieci priorità identificate nell'*Annual Growth Survey* (AGS) e degli impegni politici presi con il Patto *Euro Plus*. Fra le principali misure si annoverano quelle per attutire i divari territoriali, dando priorità alla realizzazione di pochi grandi progetti strategici in grado di attivare lo sviluppo territoriale in modo da non far disperdere le risorse disponibili

prevedendo anche per lo sviluppo del Mezzogiorno, la realizzazione di grandi assi ferroviari. Medesimi obiettivi sono punti focali anche all'interno del Piano di Azione e Coesione.

Al 31.12.2012 i dati a disposizione dell'Amministrazione consentono di effettuare delle analisi sullo stato di attuazione basate, oltre che sui dati di avanzamento finanziario, anche sui dati di avanzamento procedurale e fisico con riferimento ai progetti realizzati.

Dei 72 interventi selezionati al 31.12.2012 (al netto, quindi, dei progetti rientranti nell'Asse III), 29 (il 41%) sono progetti che sviluppano e/o potenziano il trasporto merci su ferro, 13 (il 18%) quelli che agiscono nell'ambito dell'accrescimento e/o consolidamento delle Autostrade del Mare e 8 (l'11%) sono progetti afferenti il campo dell'ITS.

Al netto dei progetti di Asse III, vi sono 9 progetti conclusi al 31.12.2012 dei 72 selezionati, di cui 6 progetti ferroviari, 1 nel settore ITS aeroportuale e 2 progetti in ambito portuale (Autostrade del Mare). Tali progetti conclusi, che rappresentano circa il 12% del numero di progetti complessivamente finanziati,

Dei 9 progetti conclusi, 5 (3 ferroviari, 2 portuali) sono inclusi nell'Asse I e 4 (3 ferroviari, 1 aeroportuale) nell'Asse II del Programma.

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

In particolare, per quanto concerne il livello di sostenibilità ambientale e come richiesto dalla nota prot. n. Regio G3/AP.ml/7808 del 25.01.2012, la tabella seguente (Tabella 6) mette in evidenza le quote di risorse destinate al perseguimento degli obiettivi prioritari della strategia rinnovata di Lisbona con riferimento alla configurazione assunta nel PON approvato al 2007 e nella rimodulazione al 2013 e a quella derivante dall'allocation delle risorse al 31.12.2012; in particolare, la colonna afferente all'importo percentuale programmato riporta la **ripartizione indicativa programmata** delle risorse assegnate per ogni categoria di spesa (dotazione finanziaria PON); mentre la colonna relativa all'importo percentuale programmato **ripartizione indicativa programmata PO Revisionato** evidenzia la ripartizione delle risorse assegnate per ogni categoria al nuovo PO revisionato⁵ (approvato nel mese di gennaio 2013), infine l'ultima colonna relativa all'importo percentuale di risorse allocate evidenzia la **ripartizione effettiva**, al 31.12.2012, delle risorse per ciascuna categoria (compresi gli interventi PAC).

⁵ Va sottolineato che, nel decreto, trovano ancora menzione i quattro interventi vincolati che verranno finanziati a valere sul Piano di Azione e Coesione, e che verranno, quindi, formalmente espunti dal decreto di finanziamento solo ad approvazione avvenuta del testo del PO.

Tabella 6 – Codificazione per “temi prioritari” - Ripartizione percentuale delle risorse programmate e allocate dal PON al 31.12.2012

Codice	Temi prioritari – Descrizione	Importo percentuale programmato	Importo percentuale programmato - PO Revisionato	Importo percentuale allocato (PAC inclusi)
8	Altri investimenti in imprese		0,80%	0,00% (*)
16	Trasporti ferroviari	21,60%	21,80%	22,21%
17	Ferrovie (TEN-T)	34,70%	32,60%	32,28%
20	Autostrade	0,70%		0,00%
21	Autostrade (TEN-T)	2,50%		0,00%
22	Strade nazionali	17,10%	16,40%	17,29%
26	Trasporti multimodali	2,30%	2,10%	1,91%
28	Sistemi di trasporto intelligenti	3,00%	8,20%	9,07%
29	Aeroporti	3,00%	2,30%	1,95%
30	Porti	13,70%	13,80%	13,64%
85	Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	0,80%	1,40%	1,08%
86	Valutazione e studi; informazione e comunicazione	0,60%	0,60%	0,57%
TOTALE RISORSE		100,00%	100,00%	100,00%
Earmarking risorse FESR - Art. 9, § 3, Reg. CE		81,50%	81,60%	81,07%
Earmarking risorse FESR - § III.1 QSN 2007-2013		75,30%	78,50%	79,12%

(*) La ripartizione per categorie di spesa non tiene conto del budget di 20 milioni di euro stanziato per il Bando per i regimi di aiuto della Linea di intervento I.4.1; ciò influisce, pertanto, sulle percentuali dei restanti temi prioritari.

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

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

Dai dati sopra rappresentati emerge che allo stato attuale il PON attribuisce una quota di risorse superiore (pari a circa 4 punti percentuali) rispetto a quanto programmato, con riferimento alla quota *earmarking* da QSN, a favore del perseguimento degli obiettivi prioritari della strategia rinnovata di Lisbona.

Con riferimento alle categorie di spesa rispondenti agli obiettivi di Lisbona e sulle quali si concentra tematicamente e finanziariamente la strategia del PON, si rileva che per il **trasporto ferroviario** il monte risorse assegnate continua ad attestarsi su importi molto prossimi a quelli programmati con una lieve flessione; per quanto concerne il **sistema portuale**, il Programma si è attestato a seguito dell’eliminazione del Porto di Napoli e degli aggiustamenti finanziari relativi ai Porti di Gioia Tauro ed Augusta su quanto ipotizzato in fase di programmazione.

Per quanto concerne il finanziamento di interventi relativi ai sistemi di trasporto intelligenti, invece, si rileva una quota di risorse assegnate superiore al programmato (delta positivo pari al 6%) che, come si evince sempre dalla tabella 6, viene rimodulata nella versione aggiornata del PO revisionato; mentre si rileva un lieve scostamento in negativo nell’allocazione di risorse a valere sulle Linee di Intervento finalizzate allo **sviluppo dei trasporti multimodali**.

2.2 RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO

2.2.1 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di appalti pubblici

Nell’ambito del processo di revisione delle procedure di gestione e controllo del PON Reti e Mobilità (Cfr. § 2.3.3) si è provveduto ad un rafforzamento complessivo delle verifiche di primo livello al fine di assicurare un impiego efficiente e regolare dei contributi che devono essere utilizzati nel rispetto dei principi di sana gestione finanziaria, nonché per accertare che gli interventi finanziati siano gestiti e realizzati conformemente alla normativa comunitaria e nazionale di riferimento.

I nuovi strumenti di controllo predisposti - ed allegati alla nuova versione del Manuale Operativo delle Procedure (Check-list di controllo documentale-amministrativo, documentale-finanziario e in loco) - prevedono, infatti, un controllo maggiormente dettagliato sulla correttezza e sulla legittimità delle procedure seguite dai beneficiari in materia di appalti e contratti pubblici, ovvero di tutti gli atti amministrativi dai quali derivi la spesa.

In particolare, tali modifiche nelle procedure e negli strumenti permettono di verificare - per ciascun affidamento di lavori, servizi o forniture - l’intero ciclo di vita del contratto: la verifica amministrativa parte dalla fase precontrattuale (es. determina a contrarre) e ha ad oggetto sia la procedura di affidamento (dalla pubblicazione del bando alla sottoscrizione del contratto) sia la fase di esecuzione del contratto (es. atti aggiuntivi, eventuali varianti, contratti di subappalto) fino al collaudo.

2.2.2 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di concorrenza

Nel corso del 2012 si è assistito ad un significativo cambiamento di approccio in materia di Aiuti di Stato da parte della Commissione Europea. Infatti, per quanto concerne i progetti cofinanziati con Fondi strutturali, i relativi regolamenti e, di conseguenza, i piani operativi sia regionali che nazionali prevedevano – sia nel periodo di programmazione precedente (2000/2006) che in quello attuale (2007/2013) – il **pieno rispetto delle norme sugli aiuti di Stato**; nel periodo 2000/2006, la DG COMP è stata consultata formalmente e preventivamente dalla DG REGIO (Directorate-General Regional Policy) su ogni singolo programma operativo per una prima verifica degli aspetti di aiuti di Stato, mentre nel periodo in corso (2007/2013) sono state responsabilizzate le autorità degli Stati membri. Infatti, in data 10.11.2011 i Direttori Generali delle DG COMP e REGIO (Italianer e Ahner) hanno inviato a tutte le rappresentanze permanenti degli Stati membri una nota a firma congiunta sul *“rispetto delle norme in materia di aiuti di stato nella fase di attuazione dei programmi operativi”*, che precisa come *“qualsiasi aiuto a favore di entità che svolgono un’attività economica è considerato aiuto di Stato”* e che *“al fine di accelerare ...le decisioni di cofinanziamento della Commissione in relazione a grandi progetti (investimenti produttivi e infrastrutturali) gli aspetti inerenti agli aiuti di Stato dovrebbero essere chiariti sin dalla fase iniziale”*.

Di fatto, con la lettera è stato ufficializzato l’ampliamento del campo di applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato anche agli investimenti infrastrutturali, ancorché realizzati da soggetti pubblici ed indipendentemente dal fatto che siano ubicati in regioni CONV, nella misura in cui siano destinati a costituire oggetto di attività economica (anche in termini di semplici canoni di concessione, come nel caso delle infrastrutture portuali). All’origine della nuova impostazione vi è la sentenza del Tribunale dell’Unione Europea nella causa “Leipzig Halle (cause riunite T-443/08 e T455/08) e l’interpretazione datane dalla DG COMP.

Nel caso italiano, la lettera Italianer–Ahner era stata preceduta e seguita da richieste di informazioni della DG REGIO su specifici casi di grandi progetti di investimento, notificati – sempre alla DG REGIO – ai sensi dell’art.40 del Regolamento (CE) 1083/2006, tra i quali quello relativo al **Porto di Augusta**, rispetto al quale la Commissione europea ha precisato la sua attuale interpretazione secondo la quale l’erogazione di fondi pubblici nel caso del progetto in questione costituisce aiuto di Stato (Cfr. § 3.1.2).

In tal senso l’Italia ha provveduto a notificare il 4 ottobre 2012, tramite il sistema SANI, il progetto di investimento infrastrutturale presso il porto di Augusta, fornendo successive informazioni in data 6, 27 e 29 novembre. A seguito dell’istruttoria condotta, la Commissione ha deciso che il finanziamento pubblico previsto costituisce aiuto di Stato ai sensi dell’articolo 107,1 TFUE, ma che tale aiuto risulti compatibile con il Trattato ai sensi dell’articolo 107,3 lettera c) del TFUE. A livello più generale e facendo seguito all’invito formulato dalla Commissione europea con la succitata lettera a firma congiunta, l’AdG del PON Reti e Mobilità ha avviato un’attività di screening su tutti gli interventi infrastrutturali finanziati e suscettibili di ricadere nell’ambito di applicazione dell’articolo 107,1 del TFUE.

Nell’ambito di tale attività, l’AdG del PON Reti e Mobilità 2007-2013 ha provveduto:

- alla divulgazione della **nota MIT prot. 6912 del 3 agosto 2012**, con la quale si invitavano tutti i beneficiari del PON a voler reperire informazioni utili a consentire il corretto inquadramento delle fattispecie interessate;
- all’organizzazione, in collaborazione con il MISE-DPS, di un **incontro tecnico di approfondimento**, sulla tematica in oggetto, tenutosi in data 19 settembre 2012.

Successivamente è stato elaborato un documento sintetico volto ad individuare, per ciascuna tipologia di intervento, la possibile sussistenza di elementi riconducibili alla fattispecie di cui all’art 107, comma 1 del TFUE.

Contemporaneamente sono state quindi prodotte dalla CE delle griglie analitiche per sostenere la valutazione degli Stati membri sul rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato nella fase di attuazione dei programmi operativi finanziati con i Fondi strutturali, che sono state diffuse ufficialmente dalla CE in data 1 agosto 2012 (Ref.Ares(2012)934142).

In linea di massima, comunque, la **procedura di verifica della sussistenza di aiuti di Stato** da parte dell’Autorità di Gestione è stata rafforzata, anche a seguito delle attività di audit svolte dalla Commissione europea nel mese di Novembre 2011. Nel corso del 2012 l’Autorità di Gestione ha provveduto, infatti, a modificare il **format di scheda gestione progetto**, attraverso il quale il beneficiario presenta la sua proposta progettuale, integrandolo con un apposito *sheet* relativo alla tematica della concorrenza, in grado di restituire all’Autorità di Gestione informazioni immediate circa l’esistenza di un aiuto di Stato e la sua relativa quantificazione.

Strettamente connesso al tema del rispetto delle politiche comunitarie in materia di concorrenza, si annovera, inoltre, la questione degli **aiuti alle imprese**, in attuazione della Linea di Intervento I.4.1, per la quale si rimanda alle considerazioni svolte nei §§ 2.1.5.3 e 3.1.1.2.

2.2.3 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di ambiente

Il rispetto delle politiche comunitarie e nazionali in materia di ambiente è stato garantito dalla costante attività sia del “Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale” del PON sia del “Tavolo Interministeriale Ambiente”.

In particolare, per ciò che concerne il **Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale** del PON, nell'anno 2012 sono stati **promossi e condotti 7 incontri**.

Nell'ambito di tali incontri sono state svolte le seguenti attività:

- elaborazione di pareri e approfondimenti tecnici per la risoluzione di criticità relative alle procedure ambientali dei progetti ammessi a finanziamento;
- **azione di indirizzo nei confronti dei Beneficiari**, funzionale alla risoluzione di criticità ambientali connesse all'attuazione di specifiche Linee di Intervento;
- approfondimenti per la definizione delle caratteristiche di un **sistema informativo territoriale** funzionale all'efficace conduzione delle attività di **monitoraggio ambientale del Programma**;
- realizzazione del documento *"Gli interventi del PON Reti e Mobilità. Elementi per il monitoraggio ambientale del Programma"* restituente, per ciascun intervento, lo stato degli adempimenti/atti amministrativi esistenti e mancanti sotto il profilo ambientale, la disponibilità della relativa documentazione, le criticità più rilevanti e le indicazioni operative utili a risolvere i problemi e/o ad accelerare gli iter approvativi/autorizzativi;
- predisposizione del Paper sul PMA del PON Reti e mobilità per la partecipazione al *"15th meeting of the Euro Working Group on Transportation: Energy Efficient Transportation Systems"*.

Per quanto concerne il **Tavolo Interministeriale Ambiente** è stato realizzato un incontro, al quale hanno partecipato l'Autorità di Gestione, l'Autorità Ambientale ed il MISE-DPS, finalizzato a condividere la proposta di modifica del PON e la non necessità di riattivazione della procedura di VAS.

Nel corso del 2012 l'Autorità di Gestione ha, inoltre, partecipato alle attività della **Rete delle Autorità Ambientali** e, in particolare, alle seguenti iniziative:

- redazione di un contributo alla predisposizione dell'*Annuario 2012 della Rete Ambientale*;
- partecipazione al Workshop *"Contributo dei lavori verdi allo sviluppo sostenibile in Italia dopo Rio+20"*;
- partecipazione alla *Riunione congiunta della "Rete Nazionale delle Autorità Ambientali e delle Autorità di Gestione" e della "Rete Europea delle Autorità Ambientali e delle Autorità di Gestione" (ENEA-MA)*.

2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI

2.3.1 Principali problemi nell'implementazione del Programma Operativo

Nell'ambito degli incontri di sorveglianza rafforzata sono emerse una serie di difficoltà attuative riconducibili sostanzialmente a:

- lentezza nell'acquisizione delle procedure autorizzative;
- lungaggine nelle procedure approvative;

- slittamento dei tempi di realizzazione degli interventi.

Tali difficoltà hanno permesso di assestare progressivamente il parco progetti del Programma, eliminando e/o introducendo nuovi interventi che hanno portato al seguente "stato dell'arte":

- sono stati de- finanziati una serie di interventi scarsamente performanti (Porto di Napoli, Scalo pubblico Bari Lamasinata, Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose (SITIP II fase I), Sistema Intermodale di monitoraggio merci pericolose della Calabria (SIMMEC Fase I e II), Si.Tra.Mer sea side e land side e Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET); per ulteriori dettagli si veda la sezione relativa all'attuazione degli Assi prioritari;
- sono stati rimodulati interventi per i quali si sono verificate forti economie di spese o ribassi d'asta (in particolare porti di Gioia Tauro, Messina, Taranto), nonché revisione degli importi a seguito dell'applicazione della metodologia del *funding gap* (porto di Augusta);
- infine sono stati introdotti alcuni nuovi interventi di particolare strategicità e di immediata cantierabilità, nello specifico:

Tabella 7 – Nuovi interventi Assi I e II inseriti con Decreto 10920 del 18.12.2012

Linea di Intervento	Progetto	Importo	Grande Progetto	Beneficiario
I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Adeguamento infrastrutture e impianti alla normativa di riferimento	8.000.000,00	No	Aeroporti di Puglia S.p.A.
I.2.2	Interporto di Marcianise. Strada di collegamento	4.876.210,00	No	Regione Campania
I.2.2	Interporto di Marcianise. Raddoppio della presa e consegna	13.186.760,00	No	Regione Campania
I.3.1	Port Logistic and security system	3.500.000,00	No	AP Salerno
I.3.1	Sistema Integrato per la Distribuzione Urbana delle Merci nell'Area Metropolitana di Messina	2.700.000,00	No	Comune di Messina
I.3.1	ULISSE II - Unified Logistic Infrastructure for Safety and Security della Regione Campania	3.598.965,44	No	Regione Campania
II.2.1	Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) – Regioni obiettivo "convergenza"	3.178.213,00	No	FS
II.2.1	Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) - Fase II	4.150.000,00	No	FS
II.2.2	Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia	5.139.484,65	No	ANAS
II.2.4	Aeroporto di Palermo WIND SHEAR (progetto di completamento)	4.400.000,00	No	ENAV

In particolare, si segnala come l'ammissione a finanziamento dell'intervento sull'interporto di Marcianise vada a colmare quel gap di intermodalità che costituiva un *vulnus* alla strategia

complessiva del Programma operativo. Mentre l'inserimento di due ITS ferroviari, di cui è beneficiaria Ferrovie dello Stato s.p.a. va a completare il *frame work* progettuale finanziato dal PON dei sistemi intelligenti di trasporto.

Per quanto attiene alla modalità aeroportuale, si è provveduto a formalizzare lo stralcio dell'intervento su Taranto Grottaglie, ed a sostituirlo con il primo in graduatoria tra quelli in lista di attesa per la linea di intervento di riferimento, ossia il progetto a cavallo "Wind Shear" di Palermo.

Va comunque sottolineato che, nel decreto, trovano ancora menzione i quattro interventi vincolati che verranno finanziati a valere sul Piano di Azione e Coesione, e che verranno, quindi, formalmente espunti dal decreto di finanziamento solo ad approvazione avvenuta del testo del PO (n.b.: il decreto che prende atto di tale eliminazione è stato emanato nel 2013, con prot. n. 4775 del 20 maggio 2013).

In questo quadro, a circa metà del percorso attuativo e in assenza del vecchio Complemento di Programmazione (che, durante la programmazione 2000-2006, garantiva la mediazione tra la dimensione programmatica e quella puramente attuativa), è diventato indispensabile valutare le azioni necessarie a "sincronizzare" il documento di programmazione alla luce dello stato di avanzamento degli interventi, con principale riferimento alla distribuzione delle risorse, alla precisazione dei contenuti di alcune tipologie di intervento e al miglioramento degli strumenti con cui valutare i risultati raggiunti dal PON.

L'Autorità di Gestione ha, dunque, ritenuto opportuno operare un'analisi valutativa in relazione alle quattro fattispecie individuate a livello di regolamentazione comunitaria (art. 33,1 del Regolamento (CE) 1083/2006) e, cioè: *cambiamenti intervenuti nel contesto socioeconomico*, in quello *programmatico e normativo*, criticità di ordine *attuativo* e evidenze delle *attività di valutazione*.

Nell'ambito dello svolgimento delle ordinarie attività di sorveglianza del Programma, infatti, sono state rilevate alcune situazioni di criticità che avrebbero potuto determinare il rischio - per alcuni dei progetti ammessi a finanziamento - di non produrre spesa rendicontabile entro il 31.12.2015 per l'intero importo finanziato, con enormi ripercussioni sulla capacità del Programma di conseguire gli obiettivi intermedi e finali di certificazione delle spese.

In considerazione di quanto detto, ed al fine di scongiurare nel massimo grado il rischio di definanziamento, già dall'autunno 2011 l'AdG aveva posto in essere un processo di sorveglianza rafforzata, articolato nei tre cicli di settembre-novembre 2011, aprile-maggio 2012 e settembre 2012, volto ad approfondire lo stato di effettivo avanzamento finanziario e procedurale dei progetti finanziati, al fine di pervenire a una decisione in merito alle necessità di una riprogrammazione, che ha condotto all'emanazione del VII Decreto nonché alla adesione al PAC.

Tale processo di sorveglianza è stato condiviso con la CE e con il DPS in diverse occasioni - nella Riunione Bilaterale tenutasi in data 11 luglio ai margini dell'Incontro Annuale di Bologna e, da ultimo, nei focus per modalità realizzati nel mese di ottobre 2012 - ed è stato strutturato in modo tale da potere restituire un quadro più specifico delle *performance* attese e di quali interventi eventualmente stralciare o rimodulare o ipotizzare di finanziare con fondi del successivo periodo di programmazione comunitaria (2014-2020).

In particolare il terzo ciclo di incontri con i Beneficiari, realizzato nel settembre 2012, ha visto un esame approfondito degli esiti delle misure correttive messe in atto, come rilevate nel secondo ciclo e riportate nelle schede per progetto, nonché un'attenta analisi di coerenza delle previsioni di spesa con l'effettivo avanzamento procedurale di ciascun intervento che ha portato a rilevare un

significativo incremento delle progettualità a rischio basso, a fronte di una riduzione di casi “altamente critici”.

Contemporaneamente al terzo ciclo di incontri e nell’ambito dei lavori per le determinazioni relative ad una eventuale adesione da parte del PON al Piano di Azione e Coesione (concretizzatasi con Nota prot. 10691 del 12 dicembre 2012), l’AdG ha lanciato una ulteriore ricognizione di interventi finanziabili dal Programma, sollecitando i potenziali beneficiari a candidare ulteriori progettualità, anche al fine di potenziare e meglio dettagliare la *long list* già in possesso dell’AdG, in qualità di “salvagente” qualora gli interventi, identificati ad alto rischio, dovessero essere finanziati ed espunti dal PON. Da questa fase di “*scouting*” sono emerse due macro-categorie di progettualità:

- progetti potenzialmente ammissibili al PON;
- progetti non ammissibili al PON, ma potenzialmente ammissibili ai POR FESR Convergenza.

Gli esiti della prima ricognizione erano già stati condivisi con le quattro Regioni Convergenza nel corso del Comitato di Indirizzo e di Attuazione del luglio 2012, alla presenza anche del DPS. Nel corso del CIA erano state condivise le *long list* suddivise su base territoriale regionale al fine di:

- valutare il loro grado di aggiornamento/attendibilità;
- verificare sinergie e strategie con le Regioni;
- garantire un parco progetti “salvagente”, qualora risulti necessario procedere all’espunzione di interventi attualmente ammessi a finanziamento.

Al termine di tali analisi e ricognizioni sono stati organizzati nel mese di ottobre 2012 una serie di focus per ciascuna modalità di trasporto (trasporto stradale, trasporto ferroviario, ITS e trasporto aeroportuale, trasporto intermodale e trasporto marittimo), durante i quali sono stati illustrati alla presenza dei Beneficiari, della CE e del DPS gli esiti del complesso processo di sorveglianza, nonché una disamina da parte dei Beneficiari dello stato di avanzamento ed (eventuale) criticità di tutti i progetti, anche alla luce delle misure correttive messe in atto.

Tale attività di illustrazione degli esiti del percorso di sorveglianza rafforzata ha potuto beneficiare di un’analisi condotta nell’ambito dell’attività di Valutazione in itinere con la quale, sulla base dei dati raccolti e delle informazioni emerse durante gli incontri, sono stati rielaborati e sistematizzati gli esiti per modalità di trasporto.

Il Valutatore ha fornito all’AdG uno strumento di supporto alle decisioni da prendere in merito a ciascun progetto alla luce dei dati procedurali, finanziari e agli elementi riconducibili alla rilevanza strategica dell’intervento in esame, attribuendo a ciascun intervento un giudizio in merito al rischio finanziario, basandosi su un modello statistico di distribuzione temporale della spesa.

Gli esiti degli incontri, le analisi valutative e gli ulteriori elementi emersi nel corso dei focus per modalità hanno consentito di produrre una stima delle risorse effettivamente a rischio, quantificabili in circa 173 milioni di euro. Di questi, circa 78 milioni di euro sono relativi ad interventi vincolati, per i quali, a seguito dell’adesione del PON Reti e Mobilità al Piano di Azione e Coesione (§ 2.4.2), sarà garantita la copertura finanziaria con fondi del PAC in quanto considerati strategici.

2.3.2 Sintesi dei problemi/criticità individuati nell'ambito del rapporto annuale di controllo

Il **quarto Rapporto Annuale di Controllo** (articolo 62, paragrafo 1, lettera d), punto i) del Regolamento (CE) 1083/2006), è stato formalizzato dall'Autorità di Audit (AdA) con nota prot. 60174 del 20 dicembre 2012 e si riferisce all'*audit period* che va dal 1 luglio 2011 al 30 giugno 2012.

Il controllo è stato condotto attraverso lo svolgimento di procedure di verifica volte ad acquisire elementi probatori sul funzionamento del sistema di gestione e controllo del PON "Reti e Mobilità" 2007 – 2013.

Il parere di audit, relativo al periodo di riferimento del presente rapporto, si è basato sulla valutazione dell'affidabilità dei sistemi ottenuta tramite le verifiche di sistema condotte e sui risultati degli audit sulle operazioni.

Nel periodo 01.07.2011 – 30.06.2012 sono stati sottoposti a un audit di sistema le seguenti Autorità/Organismi:

- Autorità di Gestione – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali – Divisione II – periodo di svolgimento del controllo dal 19 gennaio 2012 al 28 maggio 2012;
- Organismo Intermedio Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) – periodo di svolgimento del controllo dal 17 novembre 2011 al 7 maggio 2012;
- Autorità di Certificazione del Programma – periodo di svolgimento del controllo dal 11 novembre 2011 al 30 gennaio 2012.

Si segnala inoltre, che gli esiti degli audit di sistema effettuati - sull'Autorità di Gestione, sull'Autorità di Certificazione e sull'Organismo Intermedio ENAC - evidenziano come nei tre casi i sistemi funzionino, in quanto non esistono problemi di natura sistemica e sono necessari solo miglioramenti marginali. Pertanto l'impatto finanziario complessivo è nullo e, conseguentemente, il tasso di errore rilevato è del 0,00%.

Nello stesso *audit period*, l'Autorità di Audit ha avviato i controlli sulle operazioni, di cui all'art. 62 del Regolamento (CE) 1083/2006 lett. b).

Si fa presente che il campionamento è stato effettuato con riferimento alla "Lista progetti certificati annualità 2011" fornita dall'Autorità di Gestione del PON "Reti e Mobilità" con nota prot. n. 759/RU del 25.01.2012 ed alle certificazioni di spesa e domande di pagamento intermedie, repertorio n. 4795 del 26.05.2011 e repertorio n. 7033 del 21.12.2011, fornite dall'Autorità di Certificazione del PON "Reti e Mobilità" con nota prot. n. 0000690 del 24.01.2012.

Il tasso di errore relativo agli audit svolti sul campione di spesa, certificata nel corso dell'annualità 2011, è pari allo 0,00%. Nel corso degli audit relativi al campione selezionato per il periodo di riferimento non sono state rilevate irregolarità di carattere sistemico.

2.3.3 Processo di revisione delle procedure di gestione e controllo

In tale Rapporto Annuale di Controllo viene segnalato che l'Autorità di Gestione, a seguito dei rilievi formulati dagli organismi comunitari, ha avviato il processo di revisione del Documento "Descrizione dei Sistemi di Gestione e di Controllo a norma dell'articolo 71 del Reg. (CE) 1083/2006 – versione del 12 novembre 2009" e, con nota prot. n. 0006483 del 12.07.2011, ha trasmesso alla scrivente Autorità copia del documento in questione ed ha richiesto il relativo parere

di conformità alla normativa comunitaria. L'Autorità di Audit, esaminato il Documento, ha richiesto chiarimenti ed ha concordato ulteriori modifiche con l'Autorità di Gestione; al termine di tale processo di valutazione, la scrivente Autorità ha comunicato, con nota prot. n. 45243/R.U. del 18.10.2011, la conformità agli artt. da 58 a 62 del Reg. (CE) 1083/2006 delle modifiche introdotte riservandosi di verificarne l'operatività nei prossimi audit di sistema.

Tuttavia si precisa come le suddette modifiche al sistema di gestione e controllo sono state già richiamate nel Rapporto Annuale di Esecuzione al 31.12.2011.

Il **Manuale Operativo delle Procedure (MOP)**, aggiornato nel 2011 al fine di recepire e integrare le modifiche al nuovo Si.Ge.Co (versione 6), è stato oggetto di ulteriori revisioni e integrazioni nel corso dell'annualità 2012.

La principale innovazione introdotta, allo scopo di fornire strumenti più efficaci ed efficienti per affrontare le problematiche emerse nell'attuazione del Programma e le criticità evidenziate dai diversi *auditors*, ha riguardato la redazione di due distinti manuali operativi delle procedure adottate dall'Autorità di Gestione e dall'Autorità di Certificazione (**Manuale Operativo dell'Autorità di Gestione v.7.0 e Manuale Operativo dell'Autorità di Certificazione v.1.0**), entrambi approvati con nota prot. 327 del 20 settembre 2012 dall'Autorità di Gestione.

Il MOP dell'Autorità di Gestione - versione 7.0 - è stato integrato con un capitolo dedicato alla descrizione dettagliata delle fasi del Circuito Finanziario del PON Reti e Mobilità 2007-2013 (*Parte V – Gestione e Sorveglianza*) e alle procedure messe in atto al fine di sorvegliare l'avanzamento finanziario-procedurale del Programma e ad assicurare la regolarità delle procedure poste in essere dai vari attori coinvolti durante tutte le fasi del Circuito Finanziario stesso.

L'aggiornamento del MOP dell'Autorità di Gestione ha risposto, inoltre, all'esigenza di recepire i cambiamenti organizzativi avvenuti, nel corso dell'annualità 2012, nella *Divisione 2 – Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità* e nella *Divisione 6 – Autorità di pagamento ai sensi dei Regolamenti comunitari*.

Infine, sempre a seguito di audit di organismi di controllo nazionali e comunitari, è stato sia modificato il format di Scheda Gestione Progetto – introducendo una verifica ex-ante sui progetti generatori di entrate e sugli aiuti di Stato – sia ricondotto sotto la responsabilità del Responsabile di Linea per gli interventi portuali, aeroportuali e interportuali il controllo periodico sul sistema di gestione e controllo dell'Organismo Intermedio ENAC.

In data 20 dicembre 2012, inoltre, con nota prot. 492, è stato approvato dall'Autorità di Gestione il **Manuale Operativo delle Procedure dell'Autorità di Gestione v.8.0** al fine di recepire le modifiche apportate alla procedura di richiesta di prefinanziamento da parte dei Beneficiari, nonché per integrare gli ulteriori cambiamenti organizzativi avvenuti nella *Divisione 2 – Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità* e della *Divisione 6 – Autorità di pagamento ai sensi dei Regolamenti comunitari*.

2.4 MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE

Per quanto concerne le modifiche intervenute nel contesto di riferimento per l'attuazione del Programma si ritiene utile proporre, nel seguito, alcuni elementi volti a delineare il quadro evolutivo con riferimento a tre principali ambiti:

- il perdurare della situazione congiunturale negativa e le relative conseguenze sia sul settore dei trasporti che sul quadro di finanza pubblica, con particolare riferimento alla disponibilità di risorse per gli interventi infrastrutturali;
- il percorso di revisione delle politiche europee in materia di trasporti con particolare riferimento alle reti di interesse comunitario;
- il nuovo approccio adottato dal Dipartimento per le Politiche di Sviluppo nell’ambito del QSN.

Tra i provvedimenti adottati in materia di **politica dei trasporti dalla Commissione europea** significative novità riguardano proprio i corridoi europei che interessano il territorio italiano. In primo luogo, è stata formalmente assunta la metodologia a lungo dibattuta in sede di consultazione che declina la strategia sulle reti TEN attorno a un “*comprehensive network*” – che costituisce “la base per l’identificazione dei progetti di comune interesse” – e un “*core network*” – che individua le direttrici ritenute prioritarie. In questo senso assume ancora più forza l’impostazione strategica del PON che, accanto alle progettualità direttamente connesse ai corridoi europei, con la dotazione dell’Asse II ha inteso destinare risorse a un’armatura territoriale di secondo livello volta a garantire adeguate connessioni all’interno del sistema logistico portante.

In secondo luogo, l’originario Corridoio I Berlino-Palermo assume la nuova denominazione di Corridoio 5 Helsinki-Valletta, con una significativa ridefinizione del tracciato⁶ che nel suo trattato terminale vede un allargamento alle tratte Napoli-Bari-Taranto e Messina-Catania-Palermo, per quanto attiene al *core network* e, tra l’altro, alla tratta Paola-Sibari-Taranto in termini di *comprehensive network*, direttrici lungo le quali il PON ha previsto di finanziare interventi già in fase di programmazione.

Anche gli **interventi legislativi nazionali** volti a recuperare una dimensione sistemica della Politica Regionale Unitaria – parzialmente compromessa dalle numerose e successive attività di rimodulazione finanziaria delle risorse FAS⁷ resesi necessarie per fronteggiare le conseguenze della crisi economica – si inquadrano nel più ampio processo di revisione delle strategie di livello europeo (Europa 2020) e delle corrispondenti azioni intraprese dai singoli Stati membri (il Programma di Stabilità e il Piano Nazionale di Riforma, documenti previsti dalle nuove regole del

⁶ Il Corridoio è così definito: Helsinki-Turku-Stockholm-Malmö-København-Fehmarn-Hamburg-Hannover; Bremen-Hannover-Nürnberg-München-Brenner-Verona-Bologna-Roma-Napoli-Bari; Napoli-Palermo-Valletta.

⁷ In considerazione dell’eccezionale situazione di crisi economica internazionale e della conseguente necessità di riprogrammare l’utilizzo delle risorse disponibili, il Governo italiano ha adottato una serie di iniziative finanziarie che hanno determinato una successione di decrementi della dotazione complessiva FAS inizialmente prevista dal QSN, tra cui:

- la delibera CIPE n.166 del 21 dicembre 2007 che ha ripartito il Fondo per il periodo di programmazione 2007-2013 con un importo inferiore di 1,1 miliardi di euro rispetto alla dotazione inizialmente prevista (da 64,4 a 63,3 miliardi per Mezzogiorno e Centro-Nord);
- la legge 133/2008 di conversione del d.l. n. 185 del 2008 ha revocato gli stanziamenti FAS 2007-2013 dei programmi nazionali che alla data del 31 maggio 2008 non erano ancora stati approvati al CIPE, tra cui il **Programma Nazionale Mezzogiorno “Reti e mobilità”** (di titolarità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti), concentrandoli in tre fondi settoriali di cui uno destinato alla realizzazione di infrastrutture (Fondo Infrastrutture);
- la delibera CIPE del 18 dicembre 2008 che ha aggiornato la dotazione a 54 miliardi di cui 27 assegnati ai programmi regionali e interregionali e oltre 25 a quelli nazionali;
- il Decreto Legge 78/2010 contenente norme per la stabilizzazione finanziaria e la competitività economica che ha comportato un’ulteriore riduzione di circa 5 miliardi.

semestre europeo volte ad omologare le politiche economiche degli Stati membri attraverso la discussione delle proposte di finanza pubblica in sede UE).

Le iniziative avviate, con specifico riferimento alla riduzione degli squilibri territoriali nord-sud, ruotano intorno a:

1. *“il pieno utilizzo dei fondi europei, mediante la concentrazione degli stessi a favore delle regioni meridionali e in base ad una regia nazionale;*
2. *la definizione delle priorità, con particolare riferimento alle infrastrutture di collegamento nazionale e alla fiscalità di vantaggio;*
3. *la previsione, per ciascuna regione meridionale, di almeno 10 zone a “burocrazia zero” (“zero red tape zones”) e specialmente controllate sotto il profilo dell’ordine pubblico”.*

Tali azioni sono state maggiormente approfondite nell’ambito del “Piano per il Sud” un documento di indirizzo esaminato nel Consiglio dei ministri del 26 novembre 2010 e inteso ad “anticipare a livello nazionale, alcuni degli elementi e idee chiave sui quali si sta concentrando il dibattito europeo” attraverso criteri di:

- *“concentrazione della strategia, della programmazione e delle risorse su pochi obiettivi prioritari (infrastrutture e beni pubblici, ricerca e innovazione, istruzione e competenze) rilevanti per lo sviluppo del Mezzogiorno;*
- *maggiore orientamento ai risultati, sostenuto da un rafforzamento della valutazione e dalla definizione di target e indicatori di risultato misurabili, legati direttamente alla policy;*
- *attenzione specifica ai progressi che occorre promuovere e garantire per creare nel Mezzogiorno un ambiente favorevole e pre-condizioni adeguate al pieno dispiegamento delle sue potenzialità di sviluppo”.*

Contestualmente sono state emanate alcune Delibere del CIPE volte, tra l’altro, a:

- produrre una ricognizione per il periodo 2000-2006, dello stato di attuazione degli interventi finanziati dal FAS e delle risorse liberate nell’ambito dei programmi comunitari (Delibera n. 79/2010);
- definire obiettivi, criteri e modalità per la programmazione delle risorse liberate, per la selezione e attuazione degli investimenti finanziati con le risorse FAS 2007-2013 e per l’accelerazione degli interventi cofinanziati dai Fondi strutturali nell’attuale ciclo di programmazione (Delibera n. 1/2011).

In quest’ultima deliberazione, oltre a ribadire il riferimento al Piano Nazionale per il Sud in relazione all’individuazione delle priorità strategiche, vengono definite alcune misure indirizzate a:

- istituire un nuovo strumento negoziale (il Contratto istituzionale di sviluppo) da adottare con riferimento a interventi prioritari e/o caratterizzati da maggiore complessità e a cui partecipano i Ministeri e le Regioni interessate, nonché altre Amministrazioni competenti compresi i concessionari di servizi pubblici;
- assicurare un più stringente controllo sull’andamento della spesa attraverso l’introduzione di obiettivi più stringenti rispetto a quelli riferibili ai Regolamenti comunitari, in termini di

impegni giuridicamente vincolanti al 30 maggio e 31 dicembre 2011 e con riferimento alla spesa da certificare al 31 ottobre 2011⁸.

Alle misure così individuate hanno fatto seguito precisi impegni del Governo assunti nel corso del 2011 e confluiti nel "Piano di Azione Coesione (I, II e III fase)", definito d'intesa con la Commissione europea e condiviso con le Regioni e le Amministrazioni centrali interessate, volto a individuare obiettivi, contenuti e modalità operative per la revisione dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali nel ciclo 2007-2013. Per i PO con livelli di spesa fortemente arretrati, infatti, il Piano prevede la possibilità di ricorrere alla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale, concentrando le risorse così rinvenienti su settori di investimento maggiormente in grado di rilanciare la competitività e la crescita del Paese, intervenendo sul potenziale non utilizzato nel Sud, e su un più stringente orientamento delle azioni ai risultati.

Nello specifico, il Programma Operativo Nazionale ha aderito alla III fase del Piano mirata a tre obiettivi:

- **misure anticicliche** che consentano a lavoratori, imprese e persone di superare la prolungata crisi recessiva senza compromettere le opportunità e la vita nella fase di ripresa;
- **salvaguardia di progetti validi in ritardo;**
- **nuove azioni** selezionate dalle Regioni.

Al percorso hanno partecipato anche i Programmi Operativi delle Regioni Calabria, Campania, Puglia, Sicilia, Friuli Venezia Giulia, Sardegna e Valle d'Aosta oltre al PON Reti e Mobilità, che ha comunque concentrato le risorse prioritariamente sull'ambito ferroviario.

In merito a tale opportunità, sollecitata dal Ministero per lo Sviluppo Economico, di una adesione del PON Reti e Mobilità al Piano di Azione e Coesione tramite una riduzione della quota di cofinanziamento nazionale, la sistematizzazione delle informazioni raccolte e le successive analisi hanno consentito di individuare un'ipotesi di **risorse trasferibili al PAC quantificabile in 172.845.525,54 euro**. Tale cifra è articolata come segue:

- circa 78 milioni di **risorse "vincolate"**, riguardanti progettualità in ritardo attuativo e per le quali si ritiene necessario un mantenimento dell'allocazione delle risorse a valere sul PAC per *"assicurareil proseguimento di progetti già inclusi nei Programmi operativi, validi e a elevato rischio di non ultimazione entro il 31.12.2015"* (Nota tecnica aggiornata del 22 ottobre 2012 "Strumenti diretti per impresa e lavoro nel Sud. Per la terza e ultima riprogrammazione Piano Azione Coesione");
- circa 95 milioni di **risorse non vincolate**, afferenti principalmente progetti o parti di progetti oggetto di possibile defianziamento in ragione della loro scarsa capacità attuativa e di un debole contenuto strategico.

⁸ Cfr.: documento *"Iniziativa di accelerazione e riprogrammazione dei Programmi comunitari 2007-2013"* approvato dal Comitato nazionale per il coordinamento e la sorveglianza della politica regionale unitaria nella seduta del 30 marzo 2011; documento *"Iniziativa di accelerazione e di miglioramento dell'efficacia degli interventi"* approvato dal Comitato nazionale per il coordinamento e la sorveglianza della politica regionale unitaria nella seduta del 27 febbraio 2012.

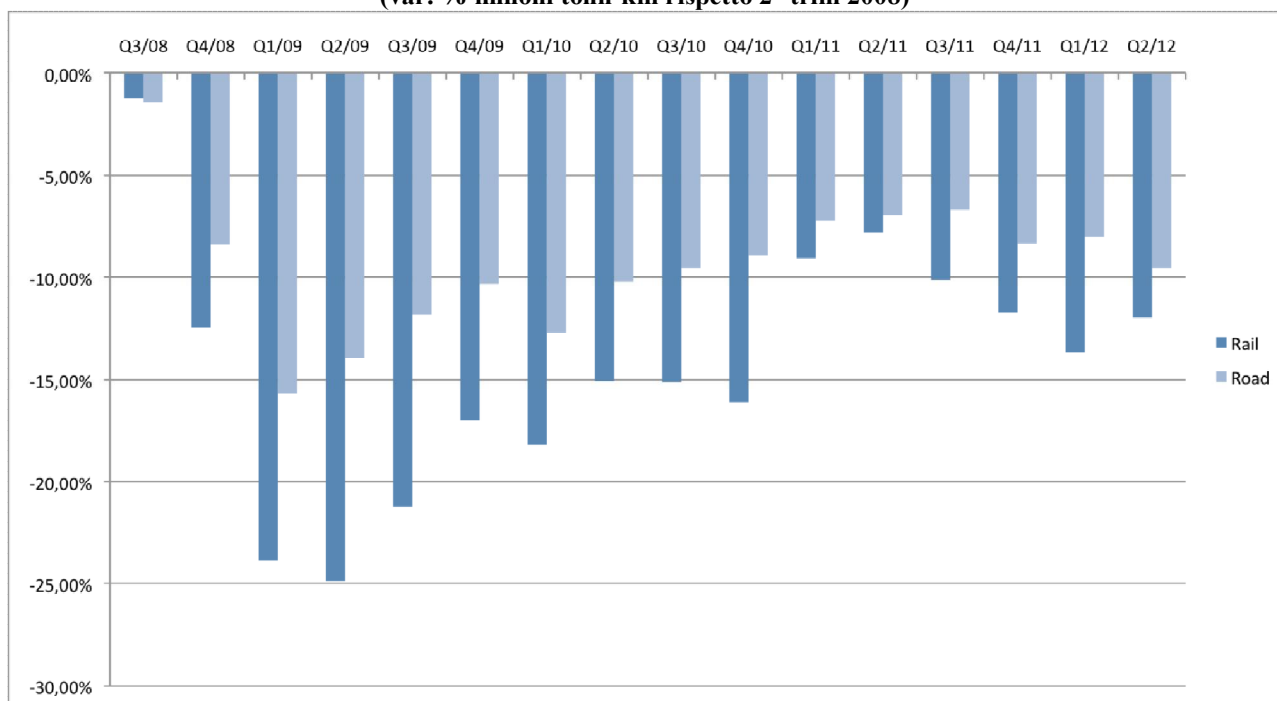
2.4.1 Le dinamiche nel trasporto merci

A livello internazionale gli ultimi dati disponibili⁹ sul volume delle merci trasportate rappresentano una condizione di generale debolezza che riflette il perdurare di una difficile situazione economica.

Il totale degli scambi con l'estero in termini di tonnellate trasportate via mare dell'Europa a 27 e dagli Stati Uniti rimangono stagnanti su livelli inferiori al dato pre-crisi (rispettivamente -2% e -10%) e sono profondamente influenzati dalla diminuzione delle importazioni. Il cargo aereo, ritenuto un indicatore anticipatore delle tendenze del settore, mostra un'ulteriore flessione che dopo una fase di ripresa riporta il dato al di sotto del livello pre-crisi (-5% di tonnellate trasportate per EU27 rispetto al luglio 2008).

Il volume di merci trasportate su rotaia e su gomma in Europa ha raggiunto una flessione percentuale massima rispetto al dato del 2008 nella prima metà del 2009, rispettivamente su livelli del 25% e del 15%. L'analisi dell'andamento trimestrale delle t-km trasportate mostra una progressiva ripresa e una successiva stagnazione, che portano a una situazione a metà del 2012 di una decina di punti percentuali dai livelli pre-crisi per entrambe le modalità.

**Grafico 5 – Trasporto nazionale e internazionale in EU27 su strada e ferrovia
(var. % milioni tonn-km rispetto 2° trim 2008)**



Fonte: Elaborazione Ecorys su dati International Transport Forum

A livello nazionale la situazione congiunturale del trasporto delle merci conferma il trend negativo del settore rilevato a livello internazionale. I volumi trasportati, ad eccezione degli *express courier* (+2,8%) e delle spedizioni marittime (+1%), registrano variazioni percentuali negative tra il 2011 e il 2012 in tutti i comparti con: -5,6% nel traffico ferroviario (tonnellate/Km); -4,9% per cento nel

⁹ Si fa principalmente riferimento alle informazioni aggiornate ad agosto 2012 diffuse dall'International Transport Forum, "Statistics Brief, Global Trade and Transport", December 2012.

traffico aereo (tonnellate); -4,1% delle rinfuse e -7,4% del traffico ro-ro per quanto riguarda il traffico marittimo con un piccolo incremento (+1%) nel traffico contenitori considerando anche i volumi del *transshipment*.

Grafico 6 – Andamento delle varie modalità a partire dal luglio 2007



Fonte: Confetra, Nota congiunturale sul trasporto merci anno XVI N. 1 febbraio 2013

In attesa della diffusione dei dati Assoporti per il 2012 sulla movimentazione delle merci nei principali porti italiani, è possibile – sulla base di notizie di stampa – fornire alcuni elementi di dettaglio con specifica attenzione alle realtà portuali del Mezzogiorno. In particolare si segnala che:

- nel 2012 il traffico container del porto di Gioia Tauro ha visto la movimentazione di circa 2.720.000 TEU, con una variazione positiva del 18,5% rispetto al 2011. Un incremento ancora superiore ha riguardato il settore delle auto che ha registrato oltre 145.000 vetture movimentate (+33,9%);
- il porto di Taranto segna invece una pesante diminuzione complessiva dei traffici rispetto a nell'anno precedente (-14,4%) passando da 40,8 a 34,9 milioni di tonnellate di merci. Il più penalizzato è stato il traffico delle merci containerizzate, che ha segnato una perdita pari al 58,4% in termini di milioni di tonnellate con una movimentazione complessiva di 263.461 TEU (-56,4%);
- per completare il quadro dei porti di transshipment si segnala inoltre che il Cagliari International Container Terminal ha movimentato nel 2012 582.000 TEU con un aumento pari al 4% rispetto al 2011;
- il porto di Salerno ha movimentato complessivamente 10,2 milioni di tonnellate di merci, in lieve flessione (3,4%) rispetto al 2011. Il decremento ha riguardato principalmente il settore delle merci varie (-3,5%) e in particolare il traffico containerizzato pari nel 2012 a 208.591 TEU (-11,3%);
- in flessione (-7%) è risultato anche il traffico del porto di Napoli pari a circa 20 milioni di tonnellate nel 2012, i dati più negativi riguardano le rinfuse solide (-24,5%) mentre le merci containerizzate risultano in lieve aumento (+3,8%) con circa 547.000 TEU movimentati.

Il dettaglio sul traffico ferroviario, analizzando il dato sui treni kilometro effettuati sul territorio nazionale, mostra il perdurare della situazione di stagnazione successiva al calo di circa il 30% verificatosi nelle annualità precedenti. In continua crescita è invece il dato riguardante la quota di volumi movimentati degli operatori ferroviari non facenti capo al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che nel 2011 si attesta intorno al 31%.

Tabella 8 – Volume merci anni 2006-2011 (treni-km)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gruppo FSI	60.683.916	57.970.890	53.101.824	36.947.825	31.218.000	29.838.983
Altre imprese ferroviarie	4.798.964	6.094.570	7.138.810	7.752.911	10.782.000	13.467.072
TOTALE	65.482.880	64.365.460	60.240.634	44.700.736	42.000.000	43.306.055

Fonte: elaborazione su dati ANSF – Rapporti annuali sulla sicurezza

Per quanto riguarda la ripartizione modale nei trasporti terrestri, gli ultimi dati disponibili segnalano, a livello europeo, un leggero trasferimento verso la strada. Il dettaglio sui principali paesi registra un quadro di leggero recupero della quota ferroviaria per Germania e Gran Bretagna a fronte di un forte calo di Francia e Italia a favore della strada. A livello nazionale, in particolare, tra il 2007 e il 2010 si è registrato un aumento della quota di trasporto su gomma dall'87,6% al 90,4%, con un calo dei volumi movimentati su rotaia dal 12,3% al 9,6%. Alcune fonti, tuttavia, stimano che la quota ferroviaria possa attualmente attestarsi sotto all'8% se non addirittura al 6%¹⁰.

Tabella 9 – Quota di trasporto su strada e rotaia nei trasporti interni 2007-2010 (% tonnellate-km)

	Trasporto merci su strada			Trasporto merci su ferrovia		
	2007	2010	Var '10-'07	2007	2010	Var '10-'07
Francia	80,9	82,2	1,3	15,7	13,5	-2,2
Germania	65,7	64,9	-0,8	21,9	22,2	0,3
Gran Bretagna	88,9	88,7	-0,2	11,1	11,2	0,1
Italia	87,6	90,4	2,8	12,3	9,6	-2,7
Spagna	95,8	95,8	-	4,2	4,2	-
UE 27	76,3	76,4	0,1	17,9	17,1	-0,8

Fonte: EUROSTAT

¹⁰ Ennio Forte, Luigi D'Ambra, Lucio Siviero, *Interporti in Italia tra intermodalità e retroportualità: un'analisi di efficienza con frontiera di produzione stocastica*, XIII Scientific Meeting of the Italian Society of Transport Economics (SIET) "Transport systems in the Mediterranean area: infrastructure competitiveness", Messina 16-17th of June 2011. E ancora, *Italia fanalino di coda del trasporto ferroviario europeo delle merci*, Comunicato dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti del 27 febbraio 2013, <http://www.eurispes.eu>.

2.4.2 L'evoluzione del quadro legislativo: “Accelerazione della spesa e investimenti in infrastrutture”

A livello nazionale sono state intraprese alcune iniziative di carattere finanziario volte, in un quadro generale di contrasto alla congiuntura economica negativa, a produrre un efficientamento e un'accelerazione della spesa dei Fondi strutturali. Un atto rilevante, in tal senso, è rappresentato dalla **Delibera CIPE n. 1/2011** finalizzata a definire obiettivi, criteri e modalità per la programmazione delle risorse liberate, per la selezione e attuazione degli investimenti finanziati con le risorse FAS 2007-2013 e per l'accelerazione degli interventi cofinanziati dai Fondi strutturali nell'attuale ciclo di programmazione. In tale deliberazione sono state definite alcune misure indirizzate, tra l'altro, ad assicurare un più rigoroso controllo sull'andamento della spesa attraverso l'introduzione di obiettivi più stringenti rispetto a quelli previsti dai Regolamenti comunitari, in termini di impegni giuridicamente vincolanti e con riferimento alla spesa da certificare nel 2011.

Con l'aggravarsi della crisi sotto il profilo finanziario, il percorso avviato ha trovato un elemento di svolta nell'assunzione di impegni a livello europeo in cui la maggiore efficienza della spesa dei Fondi strutturali, in particolare nelle infrastrutture, è stata individuata tra le misure più rilevanti per ripristinare condizioni favorevoli alla crescita e aggredire il divario economico tra Sud e Centro-Nord. Tali impegni hanno trovato concreta declinazione nella stesura del **Piano d'Azione Coesione** e nell'istituzione di un apposito **Gruppo di Azione** a sovrintenderne l'attuazione e nell'ambito del quale sperimentare una cooperazione rafforzata tra Stato e Commissione europea. Il Piano si pone l'obiettivo di “definire e attuare la revisione strategica dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali 2007-2013, al fine di accelerarne l'attuazione e migliorarne l'efficacia. [...] Essa si basa su una più forte concentrazione dei Programmi sugli investimenti maggiormente in grado di rilanciare la competitività e la crescita del Paese, segnatamente intervenendo sul potenziale non utilizzato nel Sud, e su un più stringente orientamento delle azioni ai risultati”.

Le fasi del Piano di Azione e Coesione sono state tre:

- la fase I ha interessato quattro ambiti strategici per il Mezzogiorno: Istruzione, Ferrovie, Agenda digitale, e Credito di imposta per lavoratori svantaggiati e molto svantaggiati;
- la fase II ha interessato invece, un numero più ampio di linee di intervento più specificatamente volte a favorire la crescita e l'inclusione sociale;
- la fase III - quella a cui il PON Reti e Mobilità ha aderito – interessa invece misure anticicliche, salvaguardia progetti validi avviati e nuove azioni regionali di raccordo con la nuova programmazione.

2.4.3 L'evoluzione nelle politiche per i trasporti

A livello comunitario, nel 2012, è proseguito l'iter relativo al processo di revisione delle reti TEN, avviato nel 2009, con l'adozione da parte della Commissione europea di un pacchetto di provvedimenti in materia di reti energetiche, tecnologiche e di trasporto di interesse strategico comunitario, volto a costruire un quadro programmatico e di finanziamenti comune – “*Connecting Europe Facility*” – nell'ambito del quale applicare linee guida a carattere settoriale.

Sulla proposta di regolamento per le linee guida di sviluppo delle reti di trasporto si è anche espresso il Parlamento italiano che tramite un documento finale della IX Commissione trasporti della Camera dell'11 luglio 2012, ha evidenziato tra le altre cose, l'opportunità di:

- aumentare le risorse disponibili anche attraverso un maggiore ricorso ai *Project Bond* e la realizzazione del previsto aumento di capitale della Banca Europea degli Investimenti;
- valorizzare il ruolo dell'Italia come piattaforma ideale per le connessioni mediterranee e trasversali in Europa, con una particolare attenzione, nell'ambito del Corridoio Mediterraneo, alle realtà portuali ed ai collegamenti con le Isole;
- considerare il ruolo strategico, nell'ambito della rete centrale che potrebbero assumere la realizzazione di un asse multimodale in grado di raccordare i porti dell'Alto Tirreno con quelli dell'Adriatico e lo sviluppo delle opere collegate al corridoio Baltico-Adriatico, lungo la dorsale Adriatica.

In materia di trasporto ferroviario, con specifico riferimento agli aspetti riguardanti la liberalizzazione del mercato, il 3 luglio 2012 il Parlamento europeo ha approvato in via definitiva il cosiddetto "*Recast*" del primo Pacchetto Ferroviario, con il fine di pervenire a una semplificazione legislativa, unificando le tre direttive esistenti in materia e introducendo alcuni nuovi elementi. In particolare vi è la prescrizione di rafforzare le Autorità di Regolazione, che dovranno garantire il rispetto della normativa, la parità nell'accesso all'infrastruttura (terminal e centri di manutenzione inclusi), e la concorrenza nel settore. La Direttiva prevede inoltre la stipula di accordi contrattuali pluriennali e strategie a lungo termine fra gli Stati e i Gestori delle Infrastrutture, con un più incisivo collegamento tra finanziamenti e risultati di gestione, nonché una revisione delle regole per le tariffe di accesso all'infrastruttura.

La questione della separazione societaria completa fra il Gestore dell'Infrastruttura e le Imprese di Trasporto, stralciata dal *Recast*, è stata invece inserita all'interno del Quarto Pacchetto Ferroviario, adottato dalla Commissione europea il 30 gennaio 2013 e che si articola in sei proposte legislative focalizzate su quattro aspetti principali:

- "omologazioni valide in tutta l'UE: affinché le imprese possano risparmiare tempo e denaro, treni e materiale rotabile dovrebbero essere costruiti e certificati per la circolazione in tutta Europa. Dovrebbe esistere un unico certificato di sicurezza che permetta alle imprese di operare in tutta l'UE;
- una struttura funzionante: affinché la rete ferroviaria sia gestita in modo efficiente e non discriminatorio, la Commissione propone di potenziare i gestori dell'infrastruttura e di separare la funzione di gestione dei binari dalla circolazione dei treni;
- maggiore libertà di accesso alla rotaia: al fine di promuovere l'innovazione e l'efficienza, la Commissione propone di aprire ai nuovi operatori e servizi il trasporto nazionale di passeggeri per ferrovia;
- una forza lavoro competente: la vitalità del settore ferroviario dipende dalla competenza e dalla motivazione della forza lavoro. Il pacchetto ferroviario permette agli Stati membri, in caso di trasferimento di contratti di servizio pubblico, di intervenire maggiormente a tutela del personale"¹¹.

A livello nazionale sul fronte normativo, sebbene l'iter parlamentare non sia stato concluso entro la fine della legislatura, si è arrivati a una posizione condivisa in merito a due importanti Disegni di Legge in materia di trasporti. È arrivato alla fase conclusiva (con l'approvazione alla Camera ad aprile 2012) l'iter della "Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche

¹¹ Comunicato della Commissione Europea "Ferrovie europee: le sfide che ci attendono" del 30 gennaio 2013 (MEMO/13/45)

territoriali". Il provvedimento disegna un quadro normativo complessivo per gli interporti e le piattaforme logistiche perseguendo obiettivi volti a:

- migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto;
- migliorare la razionalizzazione del territorio in funzione del trasporto;
- contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale;
- superare i limiti del trasporto ferroviario tradizionale e intermodale terrestre e marittimo.

Il testo, tra l'altro, prevede che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fronte di una ricognizione degli interporti e delle infrastrutture intermodali già esistenti elabori, attraverso un processo consultivo, un "Piano generale per l'intermodalità". Stabilisce, inoltre, l'istituzione di un "Comitato nazionale per l'intermodalità e la logistica" a cui competono funzioni di indirizzo, programmazione e coordinamento di tutte le iniziative inerenti allo sviluppo delle piattaforme logistiche territoriali e di promozione dello sviluppo economico e del miglioramento qualitativo delle aree facenti parte delle piattaforme logistiche territoriali. Nell'ambito del provvedimento sono inoltre individuati i requisiti che devono possedere i progetti di nuovi interporti e a cui si devono adeguare gli interporti esistenti o in corso di realizzazione, *in primis* la presenza di un terminale ferroviario intermodale.

Anche il processo di revisione della Legge 84/94 in materia di legislazione portuale è ormai maturo. In attesa che si compiano i passaggi parlamentari volti alla sua definitiva approvazione, alcuni recenti provvedimenti del Governo Monti hanno inteso anticipare alcuni elementi salienti della riforma tra cui la semplificazione e il chiarimento delle norme in materia di dragaggi e un primo passo nella direzione della autonomia finanziaria dei porti attraverso l'istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento infrastrutturale in cui confluiranno l'1% dell'IVA e delle accise riscosse nei porti, fino ad un limite di 70 milioni di euro annui.

I Decreti "Salva-Italia" e "Liberalizzazioni" e le successive conversioni in Legge hanno inoltre introdotto una serie di norme rilevanti in materia di infrastrutture e trasporti tra cui:

- alcune disposizioni per la semplificazione e accelerazione dell'approvazione dei progetti e nelle procedure di adozione delle delibere CIPE;
- l'introduzione della facoltà, per le Autorità Portuali di costituire, d'intesa con le Regioni, le Province ed i Comuni interessati, dei "sistemi logistici" per coordinare le attività di più porti e retroporti appartenenti ad un medesima area territoriale;
- alcune modifiche all'impianto statutario dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali (istituita all'articolo 36 della Manovra finanziaria DL 98/2011), al fine di una migliore definizione della suddivisione di compiti e funzioni tra l'Agenzia e l'ANAS;
- l'attribuzione delle funzioni di regolazione e vigilanza nel settore dei trasporti ad una istituita Autorità indipendente di regolazione dei trasporti volta a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, e a cui spettano, tra l'altro, le funzioni di organismo di regolazione per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

2.4.4 L'Organismo Intermedio

In base a quanto stabilito dall'art. 59, secondo paragrafo, del Regolamento (CE) 1083/2006, che stabilisce che *"lo Stato membro può designare uno o più organismi intermedi per svolgere una parte o la totalità dei compiti dell'Autorità di Gestione o di Certificazione, sotto la responsabilità di detta autorità"*, l'Autorità di Gestione ha individuato l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) come Organismo Intermedio (OI) del PON Reti e Mobilità.

In data 19.04.2011 il MIT ha sottoscritto la Convenzione con ENAC, delegando la responsabilità propria dell'Autorità di Gestione per la gestione della Linea di Intervento I.2.1.

A termini convenzionali, tra le funzioni delegate ad ENAC vi è anche la selezione degli interventi da ammettere a finanziamento.

Nel corso del 2012 l'ENAC ha stipulato le Convenzioni con Società Aeroporti Calabresi (SACAL spa) in data 22 ottobre 2012 e con la società Aeroporti di Puglia spa in data 25 ottobre in merito, rispettivamente, agli aeroporti di Lamezia Terme e di Bari.

2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI

Al 31.12.2012 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

Al fine di verificare il rispetto del principio di demarcazione, nonché di evitare il rischio del doppio finanziamento, l'Autorità di Gestione ha costantemente verificato lo stato della **programmazione** in atto a livello **nazionale** (Contratto di Programma RFI, Contratto di Programma ANAS, Legge Obiettivo, Fondo Infrastrutture, Piano per il Sud) e **regionale** (APQ, PAR) attraverso:

- l'organizzazione di appositi **incontri tecnici** con i soggetti più direttamente coinvolti nell'attuazione dei singoli interventi (Enti beneficiari nelle rispettive articolazioni territoriali, competenti Uffici regionali), nell'ambito dei quali sono stati progressivamente approfonditi i gradi di fattibilità e sostenibilità dei progetti da ammettere a finanziamento del PON; la conduzione di tali incontri ha portato, in alcuni casi, alla stipula di specifici **Protocolli di Intesa**;
- l'istituzione di appositi **tavoli** volti a verificare la fattibilità dell'intervento con particolare attenzione alla **governance** complessiva delle azioni in capo ai diversi soggetti coinvolti.

Tabella 10 – Elenco degli incontri/Tavoli tenuti e degli accordi siglati

Ambito di intervento	Incontri/Tavoli		Accordo		Soggetti sottoscrittori dell'Accordo/partecipanti agli incontri	Obiettivo
	Oggetto	Data	Tipologia	Data		
Porto di Gioia	Gruppo tecnico per la	12/01/2012 24/01/012	APQ	28/09/2010	MIT MISE	Sviluppo del Polo Logistico

Tauro	sorveglianza dell'attuazione dell'Accordo	22/03/2012 23/04/2012 20/12/2012			MIUR CE Regione Calabria AP Gioia Tauro R.F.I. SpA	Intermodale di Gioia Tauro
Porto di Taranto	Tavolo di governance per la corretta attuazione dell'intervento	27/02/2012 26/05/2012	PROTOCOLLO D'INTESA	18/06/2010	MIT Regione Puglia R.F.I. SpA AP Taranto Distripark Taranto	Collegamento ferroviario del porto di Taranto con la Rete Nazionale
Porto di Taranto			Accordo Interistituzionale di sviluppo	26/04/2012	MIT MATTM MISE MEF Regione Puglia AP Taranto Commissario Straordinario Comune Taranto Provincia Taranto TCT SpA Evergreen Line Sogesid SpA Gruppo Ferrovie dello Stato	Rilancio dello scalo jonico
Quadrante sud orientale Sicilia	Tavoli tecnici	16/02/2012 24/07/2012	PROTOCOLLO D'INTESA	07/08/2012	MIT Regione Siciliana AP Augusta AP Catania Società di Gestione dell'interporto di Catania	Potenziamento commerciale e del trasporto intermodale delle merci nel quadrante sud orientale della Sicilia
Logistica campana	Incontri propedeutici al Tavolo Tecnico	18/07/2012				Sviluppo della logistica campana

Inoltre, in una logica tesa a rafforzare l'integrazione tra politiche economiche e politiche territoriali, già a partire dal 2008 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^ (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.

2.7 MODALITÀ DI SORVEGLIANZA

2.7.1 Organizzazione e svolgimento dei Comitati previsti dal QSN

2.7.1.1 Comitato di Sorveglianza

Nel corso dell'anno di riferimento si è svolto un unico **Comitato di Sorveglianza (CdS)**¹², in data **31 maggio**, presso la sede del MIT (Roma), nel corso del quale sono state avanzate alcune considerazioni di carattere generale inerenti l'implementazione della strategia del Programma.

L'incontro è stato preceduto da una **riunione tecnica** su tre temi specifici:

- l'ipotesi di rimodulazione del Programma;
- la situazione del Grande Progetto Nodo di Palermo;
- un approfondimento sul Porto di Augusta e la questione aiuti di Stato.

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

- **relazione sullo stato di attuazione del PON Reti e Mobilità 2007- 2013** con particolare riferimento all'avanzamento finanziario al 30 aprile 2012 degli interventi presenti nei due Decreti di Ammissione a finanziamento, alle previsioni di spesa e gli obiettivi “n+2”, nonché agli strumenti utilizzati per la sorveglianza degli interventi (analisi di rischio);
- **approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2011** con le richieste di modifica espresse nel corso della riunione tecnica svoltasi in data 30 maggio 2012;
- **approvazione della proposta di modifica del PON** da parte dei membri del CdS e condivisione dei prossimi passi per la procedura di approvazione presso la CE.

È stata, altresì, restituita **informativa** su:

- le attività di **Valutazione** con particolare riferimento alle analisi di rischio;
- le attività di **Comunicazione** con particolare riferimento al Concorso fotografico;
- l'attività del **Gruppo di Lavoro “Sostenibilità Ambientale del PON”** con evidenza del Sistema Informativo ambientale e del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA);
- le **Prospettive per il 2014-2020**.

Nel corso della seduta è emersa, inoltre, la **necessità** di:

- rafforzare il monitoraggio dei progetti e di coinvolgere le Regioni – anche attraverso il CIA – per rafforzare la *governance* territoriale;
- con riferimento specifico all'intervento sul Porto di Augusta, istituire un Tavolo permanente di *governance* sulla “Piattaforma logistica Sicilia Orientale” all'interno di un CIA (da convocare a breve) e sottoscrivere un Protocollo d'intesa anche con il Porto di Catania, l'interporto di Catania e la Regione Siciliana;
- mettere a sistema, sempre nell'ambito di un CIA, interventi sinergici sulla intermodalità campana, anche attraverso l'istituzione di un Tavolo dell'intermodalità campana.

¹² Istituito con Decreto prot. 737/R.U. del 29 febbraio 2008 del Direttore Generale per la Programmazione del Ministero delle Infrastrutture.

2.7.1.2 Comitato di Indirizzo e Attuazione

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

La settima seduta del CIA si è tenuta in data 4 luglio 2012 ed è stata l'occasione per presentare:

- le progettualità candidate al finanziamento da parte del PON Reti e Mobilità, ma prive di copertura finanziaria;
- le candidature ritenute non coerenti con il PON Reti e Mobilità, ma potenzialmente ammissibili sui POR FESR;
- la possibile/necessaria istituzione di due tavoli tecnici per la sorveglianza degli interventi legati, il primo al quadrante orientale della Sicilia e l'altro, al Polo logistico intermodale della Regione Campania.

A seguito del dibattito, il CIA, in aderenza al proprio mandato, ha concordato su:

- la necessità di far effettuare alle Regioni (eventualmente consultando i Beneficiari) le ricognizioni in merito alle candidature al finanziamento sul PON Reti e Mobilità presentate e/o da presentare e a comunicarne formalmente gli esiti, al più tardi entro la fine del mese di luglio;
- la necessità di istituire:
 - un Tavolo Ambiente, di cui le Regioni potranno avvalersi caso per caso, finalizzato a massimizzare i livelli di coordinamento e scambio informativo con riferimento agli iter autorizzativi degli interventi, al monitoraggio ambientale del PON e alla valutazione degli effetti ambientali "cumulati";
 - un Tavolo della logistica campana per la messa a sistema degli interventi sull'intermodalità campana;
 - un Tavolo del quadrante orientale siciliano per la messa a sistema degli interventi infrastrutturali gravitanti intorno all'area Catania – Siracusa.

2.7.2 Attività di Valutazione e di Monitoraggio del PON

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

Nel 2012 le attività di valutazione sono state prevalentemente caratterizzate dallo svolgimento delle analisi finalizzate all'elaborazione del Rapporto Intermedio di Valutazione e alla sua conseguente approvazione. L'articolazione del Rapporto ha rispecchiato gli obiettivi conoscitivi individuati di concerto con l'Amministrazione e si è concentrata nel fornire valutazioni sulle prime evidenze del PON in termini di risultati, sistematizzando altresì gli esiti delle analisi svolte e aggiornando alcuni contributi specifici e tematici forniti nel corso del Servizio.

Nella stesura del Rapporto si è posta particolare attenzione nel produrre un equilibrio tra il primario fabbisogno conoscitivo riguardante “la capacità complessiva del Programma di perseguire gli obiettivi prefissati” e l’opportunità di fungere (costantemente) “da dispositivo di accompagnamento alla programmazione attraverso supporti mirati e incisivi atti a qualificare e orientare il percorso attuativo-gestionale”.

Il Rapporto ha evidenziato l’esistenza di un livello *“ancora arretrato di realizzazione degli interventi ammessi a finanziamento, testimoniato da alcuni sintetici dati ad aprile 2012 che, oltre all’attuazione finanziaria, con la capacità di impegno al 41,9% e la capacità di spesa al 16,9%, attengono alla quota di progetti in fase realizzativa (circa il 40%) e la percentuale di interventi che prevedono di concludersi nel 2015 (quasi il 66% calcolato in relazione al costo ammesso)”*¹³.

A fronte di tale quadro, tuttavia, le analisi condotte hanno dimostrato la valenza strategica delle azioni promosse non solo con riferimento all’attuale ciclo di programmazione, ma anche in relazione alla futura evoluzione della politica di coesione e delle politiche settoriali comunitarie e nazionali in materia di infrastrutture, trasporti e logistica.

Per tali ragioni sono state fornite raccomandazioni operative per supportare l’assunzione, nel brevissimo periodo, di decisioni atte, da un lato, a garantire un grado di conseguimento degli obiettivi strategici e di spesa più elevato possibile nell’ambito dell’attuale programmazione, dall’altro, a contribuire attivamente alla formazione delle strategie per il 2014-20 e all’elaborazione dei documenti programmatici anche attraverso una valutazione sugli interventi da porre eventualmente “a cavallo” tra i due cicli.

Si fa, in primo luogo, riferimento alla cosiddetta analisi di rischio che, a dispetto del nome, non ha rappresentato solo una fredda attività di valutazione del dato, ma un percorso di apprendimento che ha già prodotto significativi mutamenti nell’approccio alle problematiche attuative, nel rapporto tra gli *stakeholders* del Programma e nell’utilizzo degli strumenti di sorveglianza a disposizione dell’Autorità di Gestione. Il Rapporto ha, in questo senso, fornito alcune raccomandazioni volte a “istituzionalizzare” il processo di sorveglianza rafforzata sviluppato dall’AdG con il supporto delle Assistenze Tecniche e della stessa Valutazione, introducendo alcuni elementi migliorativi riguardanti:

- un ulteriore allargamento dell’universo dei Beneficiari e dei progetti, con il fine di approfondire lo stato attuativo di alcuni interventi che, data la loro minore rilevanza finanziaria, o perché appartenenti a una tipologia di azioni connotata da una generale rapida tempistica realizzativa, non sono ancora stati interessati dall’attività;
- la focalizzazione delle analisi e del confronto partenariale, oltre che sugli aspetti procedurali, sulla dimensione finanziaria e sulla capacità di raggiungere gli obiettivi di spesa, non solo con orizzonte al 2015, ma tenendo conto delle scadenze intermedie poste a livello comunitario e nazionale;
- una successiva sistematizzazione degli esiti raccolti che individui realisticamente quei progetti che, in relazione all’eventuale permanere delle criticità emerse, non possono essere conclusi interamente o in una loro suddivisione funzionale entro il 2015.

Una particolare attenzione è stata riservata alle azioni orientate a incrementare la capacità previsionale sulla spesa certificabile nelle singole annualità, valorizzando le potenzialità del sistema di monitoraggio attraverso:

¹³ Dal Rapporto Intermedio di Valutazione – giugno 2012.

- un utilizzo delle informazioni contenute nella sezione dedicata al Piano dei Costi, previa un'azione di sensibilizzazione presso i Beneficiari, con fine previsionale;
- un'ulteriore messa a sistema dei flussi informativi provenienti dall'attività di monitoraggio procedurale, controllo e certificazione della spesa, ai fini di tenere in debito conto dell'influenza di tali diverse attività nella stima delle risorse che concorrono al raggiungimento degli obiettivi di spesa annuali e intermedi.

In merito al presidio sull'avanzamento realizzativo degli interventi, soprattutto quelli connotati dal più alto contenuto strategico, si è raccomandato di:

- porre una continua attenzione al rispetto di quanto statuito nell'ambito delle Convenzioni e, eventualmente, a un loro ulteriore affinamento con particolare riferimento agli ambiti riguardanti il conseguimento degli obiettivi di spesa e la trasmissione delle informazioni non solo ai fini del monitoraggio, ma anche alla valutazione dei risultati progressivamente conseguiti;
- valorizzare le azioni di *governance* territoriale già intraprese, attraverso un'intensificazione delle occasioni di confronto e della scansione temporale degli incontri e un loro eventuale allargamento;
- mantenere un presidio costante sugli iter procedurali dei Grandi Progetti, in particolare per i due interventi di cui le schede sono state predisposte.

Nell'eventualità di una necessaria rimodulazione del quadro progettuale si è suggerita una strategia volta a non incorrere in una perdita delle risorse, basata su:

- una verifica della *long-list* di progetti già predisposta, finalizzata a valutare l'effettiva cantierabilità degli interventi, che tenga però bene presente la necessità di non diminuire il complessivo portato strategico del Programma;
- la ripresa del dialogo con le Regioni, come già prefigurato in sede di Comitato di Sorveglianza e attraverso la convocazione del Comitato di Indirizzo e Attuazione, al fine di individuare ulteriori ambiti di collaborazione territoriale;
- una seria valutazione sulla possibilità di estendere le azioni di incentivazione alle imprese già previste e in fase di attivazione tramite un ampliamento, sia del budget, sia dell'ambito di intervento, con riferimento ad esempio ai "bonus" per il trasporto ferroviario. Ciò tenendo conto degli ostacoli connessi all'adempimento della normativa in materia di aiuti di Stato;
- un costante raccordo con le iniziative attivate a livello nazionale in merito all'accelerazione della spesa rispetto alla possibilità, quale ultima risorsa, di poter aderire al Piano di Azione Coesione.

In allegato al Rapporto sono stati inoltre forniti due approfondimenti: il primo riguardante il ruolo del PON rispetto allo sviluppo del traffico ferroviario e del combinato mare-rotaia; il secondo volto a fornire, in modo più dettagliato rispetto a quanto contenuto nello stesso Rapporto, gli esiti delle valutazioni condotte durante l'attività di analisi di rischio e di affidabilità dei dati procedurali.

Il primo approfondimento, scaturito da un'analisi focalizzata sulla linea ferroviaria merci Gioia Tauro – Taranto – Bari e volta a fare emergere con più chiarezza le criticità infrastrutturali esistenti sulla tratta e lo stato di avanzamento programmatico e progettuale, ha visto un progressivo allargamento del campo di analisi fino a trattare il complesso delle tematiche che costituiscono il

cuore della strategia del Programma e che riguardano lo sviluppo nelle Regioni Convergenza delle reti ferroviarie per il trasporto delle merci, con una particolare attenzione alla co-modalità nave-rotaia.

Il secondo approfondimento ha invece raccolto le indagini di dettaglio che hanno costituito il contributo della Valutazione al **processo di sorveglianza rafforzata e di analisi di rischio sugli interventi ammessi a finanziamento**. In questo percorso un supporto specifico è stato fornito attraverso l'elaborazione e la successiva implementazione di una metodologia di analisi multicriteria finalizzata a valutare il livello di affidabilità del dato procedurale fornito dai Beneficiari attraverso il sistema di monitoraggio del Programma.

Il contributo in termini di supporto alle decisioni è proseguito anche nella seconda metà del 2012 e, in coerenza a quanto suggerito nel Rapporto Intermedio di Valutazione, ha privilegiato le analisi riguardanti le previsioni di spesa e la conseguente valutazione del rischio finanziario. Tali elementi hanno concorso alla messa a punto di un cruscotto decisionale che è stato posto a base della discussione svoltasi nei focus per modalità dell'ottobre 2012 con la partecipazione dei Beneficiari, della Commissione europea e del MISE. I successivi supporti, infine, sono stati indirizzati a sistematizzare gli elementi emersi nel corso delle analisi e durante i momenti partecipativi, al fine di supportare le scelte in merito all'adesione al Piano di Azione Coesione.

È stata inoltre avviata un'attività riguardante l'integrazione della componente ambientale nell'implementazione del Programma, attraverso l'elaborazione di una metodologia di valutazione ambientale integrata che ha inteso allargare il campo di indagine oltre che all'attuale programmazione anche nella direzione di una più decisa presa in conto delle tematiche ambientali nel ciclo 2014-20. Dopo una prima proposta metodologica si è proceduto attraverso l'applicazione del modello elaborato su alcuni primi casi esemplificativi.

Ulteriori contributi valutativi, inoltre, sono stati erogati in merito alla diffusione verso il più ampio pubblico degli ambiti di intervento presidiati dal Programma, fornendo un supporto nella redazione del nuovo Quaderno sulla portualità e in un successive occasioni comunicative. Infine sono stati forniti nuovi supporti finalizzati a rispondere alle osservazioni formulate dalla Commissione sulla proposta di modifica del Programma, con particolare attenzione alla revisione del sistema di indicatori.

2.7.2.2 Adeguatezza del sistema di monitoraggio

L'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità, nel rispetto di quanto stabilito dagli artt. 66-67 del Reg. (CE) 1083/2006 sulle funzioni di sorveglianza del Programma, si è dotata di un proprio Sistema Informativo di monitoraggio, SIPONREM, entrato in funzione nel gennaio 2010.

Nel corso dell'annualità 2012 sono state effettuate tutte le trasmissioni telematiche alla Base Dati Unitaria gestita dal Sistema Centrale di Monitoraggio MONIT 2007 nel rispetto delle scadenze bimestrali di monitoraggio. È stato previsto, sulla base delle differenti competenze amministrative e delle relazioni informative proprie dei soggetti coinvolti, come definite nel Sistema di Gestione e Controllo del Programma Operativo, che ciascun utente acceda soltanto ad una parte delle funzionalità di sistema; tale accesso si distingue in relazione alle tipologie di dati e procedure per cui il soggetto stesso è stato profilato.

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

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

Il Sistema informativo include, nell'ambiente gestionale, oltre a tutte le funzionalità utili per svolgere il monitoraggio finanziario, procedurale e fisico delle operazioni, anche delle funzionalità specifiche relative alle differenti tipologie di controllo previste dal Si.Ge.Co. Tali funzionalità consentono la registrazione e condivisione delle verifiche eseguite dai differenti soggetti coinvolti e gli esiti delle stesse, permettendo di rilevare le anomalie ed irregolarità segnalate dalle strutture di controllo dell'Amministrazione. Tale sezione è strutturata in modo da assicurare il supporto alle attività dei diversi soggetti coinvolti nel processo di attuazione e vigilanza sulle operazioni, consentendo l'integrazione delle attività eseguite dalle diverse Autorità coinvolte (AdG, AdC e AdA). Il sistema include, inoltre, una componente per la gestione delle domande di rimborso del Beneficiario e del flusso di certificazione della spesa fra i soggetti beneficiari, l'Autorità di Gestione e l'Autorità di Certificazione.

2.7.2.3 Monitoraggio degli aspetti ambientali

Nel corso del 2012 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di AdG del PON Reti e Mobilità, ha partecipato ai lavori della Rete Nazionale delle Autorità Ambientali e delle Autorità di Gestione e, nello specifico, alle attività del *Sottogruppo 1 Approfondimenti tematici sul monitoraggio ambientale VAS*, fornendo dei contributi relativi al Piano di Monitoraggio del Programma, finalizzati alla predisposizione dell'*Annuario 2012 della Rete Ambientale*.

Sempre nel corso del 2012 è stato realizzato il documento ***"Gli interventi del PON Reti e Mobilità. Elementi per il monitoraggio ambientale del Programma"***.

Tale documento si pone come principale obiettivo oltre alla caratterizzazione degli interventi del Programma, anche la restituzione di elementi utili all'espletamento delle attività di monitoraggio ambientale così come descritte nello schema di governance del PMA, con particolare riferimento alla preliminare attività di acquisizione dei dati e delle informazioni ambientali necessarie alla creazione dell'Inventario dei dati e delle informazioni ambientali del PON Reti e Mobilità.

Nel dettaglio tale quadro conoscitivo si pone i seguenti obiettivi specifici:

- caratterizzare tutti gli interventi ammessi a finanziamento sotto il profilo della localizzazione territoriale, delle caratteristiche (dimensionali e funzionali) e dello stato di attuazione;
- fornire un'indicazione puntuale dello stato di avanzamento delle procedure di valutazione degli effetti ambientali (Valutazione di Impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza

Ambientale) resa possibile dall’acquisizione della documentazione degli interventi, richiesta allo scopo ai Beneficiari, e sistematizzata in una banca dati documentale funzionale alla conduzione delle successive attività di monitoraggio ambientale del Programma;

- effettuare un focus sui Grandi Progetti che, in virtù del loro impegno finanziario, sono quelli che potenzialmente influiscono maggiormente sulle trasformazioni del territorio e sulle possibili variazioni del contesto ambientale;
- restituire, sulla base delle informazioni contenute nella documentazione acquisita, un primo riscontro sulle caratteristiche del contesto ambientale dei territori interessati dalla realizzazione degli interventi al fine di contribuire alla successiva individuazione di matrici e recettori ambientali particolarmente sensibili;
- fornire, a partire dalla documentazione acquisita, una prima indicazione sui potenziali effetti ambientali dei progetti.

Al documento sono, inoltre, allegati specifici Dossier che riportano una descrizione dettagliata degli interventi relativi alle singole Regioni Convergenza in termini di: specifiche tecniche e dimensionali, localizzazione, stato di attuazione fisico e procedurale, descrizione sintetica del contesto ambientale interferito, potenziali impatti ambientali generati e misure di mitigazione e/o compensazione previste.

Il Quadro conoscitivo degli interventi del PON è stato presentato nel corso della seduta del Comitato di Sorveglianza del 31 maggio 2012.

Nei primi mesi del 2012, infine, è stato predisposto dal GdL “Sostenibilità Ambientale del PON Reti e Mobilità” un *paper* sul PMA del PON Reti e Mobilità presentato nell’ambito di una sessione poster del *15th meeting of the Euro Working Group on Transportation: Energy Efficient Transportation Systems* che si è svolto a Parigi nel mese di settembre.

3. ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI

La strategia del Programma risponde all’obiettivo generale identificato dal QSN con riferimento alla **priorità tematica 6 “Reti e collegamenti per la mobilità”**, vale a dire: *“Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali allo sviluppo”*.

Più precisamente, il PON promuove una strategia di intervento finalizzata ad alimentare l’obiettivo specifico 6.1.1 del QSN “Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea”. Esso intende operare attraverso una logica di intervento “sistemica”, tesa a offrire opportunità di crescita e sviluppo a tutti i territori delle aree CONV intervenendo sulle direttrici e sui nodi che compongono l’armatura di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale, ma anche rafforzando un sistema di relazioni basato sull’ “effetto rete”.

3.1 ASSE I

L’Asse I è articolato in quattro obiettivi operativi:

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

3.1.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi

3.1.1.1 Progressi materiali e finanziari

A seguire si riportano le tabelle relative ai *Core Indicators* (Tabella 11.1) e agli Indicatori di realizzazione e di risultato dell’Asse I (Tabelle 12.2 e 12.3), nonché all’attuazione finanziaria al 31.12.2012 dell’Asse I in termini di risorse impegnate ed erogate dai Beneficiari del Programma (Tabella 11.4).

Tabella 11.1 – Core Indicators – ASSE I

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	38				1	4	5
(17) km di nuove ferrovie	0	14						
(18) km di ferrovie TEN	0	485					451,70	451,70
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	490					462,70	462,70

Tabella 11.2 - Indicatori di realizzazione – ASSE I

Indicatori di realizzazione di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Km di nuove ferrovie (core 17) (km)	0	14						
Km di ferrovie TEN (core 18) (km)	0	485					451,70	451,70
Km di ferrovie ristrutturate (core 19) (km)	0	490					462,70	462,70
Porti lunghezza accosti (ml)	400	2.700				455	455	800
Porti: superficie delle banchine (mq)	3.500	176.800				16.000	16.000	16.000
Porti: superficie dei piazzali (mq)	0	415.000						
Porti: materiale rimosso Dragaggi (mc)	0	1.142.000						
Porti/interporti: lunghezza raccordi ferroviari/binari (ml)	0	28.000						
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi ferroviari (mq)	0	346.000						
Porti/interporti: lunghezza raccordi stradali (ml)	0	11.200						
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi stradali (mq)	0	394.000						
Aeroporti - Superficie infrastrutturata (Air side e land side) (mq)	0	1.011.000						
Impianti e sistemi tecnologici (numero)	0	74					56	56
Progetti ITS (Ferrovia) (numero)	0	2						
Progetti ITS (Monitoraggio merci) (numero)	0	4						
Progetti ITS (Porti) (numero)	0	2						
Imprese beneficiarie (numero)	0	20						

In merito all'avanzamento fisico degli interventi ricadenti nell' Asse I, nel corso dell'annualità 2012 si segnala, in aggiunta a quanto già commentato per il 2011, la realizzazione di 345 m di banchina afferenti il progetto del Porto di Gioia Tauro '*Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo*' (per ulteriori dettagli si veda Allegato 1B – Progetti significativi – AP Gioia Tauro). Il consuntivo al 2012 dell'indicatore 'Porti-lunghezza accosti' tiene conto anche del valore realizzato dal progetto di completamento del Porto di Messina. Gli altri dati si riferiscono alle realizzazioni, già presenti al 2011, di 3 progetti ferroviari, nel dettaglio 2 interventi relativi a "Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN Campania e Calabria" e il progetto di "Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)".

Si fa inoltre presente che, data la carenza del dato di avanzamento fisico, non è possibile commisurare gli avanzamenti fisici ai progressi finanziari del programma. Ciò rimane imputabile alla difficoltà di quantificare "in corso d'opera" gli avanzamenti materiali dei singoli progetti.

Tabella 11.3 - Indicatori di risultato – ASSE I

Indicatori di risultato di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Variazione velocità massima di tracciato (km/h) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	105 km/h	+50 km						
Variazione capacità potenziale (treni/gg) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	83 treni/gg	+137 treni/gg						
Variazione estensione sistemi SCMT,SCC,..(km di linea) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	0	+238 km						
Variazione della capacità potenziale di movimentazione delle merci (TEUS/anno) nei porti oggetto di intervento (%)	3.091.000 TEUs	+39%						
Numero di TEUs/anno movimentati nei porti oggetto di intervento	4.591.936	4.600.000	4.591.936	4.585.525	3.868.890	3.670.116	3.145.085	3.192.052**
Merce movimentata (1000xtonn/ anno) nei porti oggetto di intervento	154.889	180.000	154.889	153.225	124.797	137.524	138.789	94.448**
Variazione della capacità potenziale (treni/gg) nei porti oggetto di intervento	8 treni/gg	70 treni/gg						
Variazione del traffico (treni/gg) di accesso alle infrastrutture portuali ed interportuali oggetto di intervento	n.d.	n.d.						

Variazione della capacità potenziale di movimentazione degli aeromobili sui piazzali (%)	18.700 (movimenti/anno)	+5%						
Tonnellate cargo movimentate negli aeroporti oggetto di intervento	10.505	11.000	10.505	10.199	7.350	7.194	5.882	6.064
Variazione della capacità potenziale (treni/gg) negli interporti oggetto di intervento	28 treni/gg	56 treni/gg						
Indice di efficacia tecnologica/organizzativa dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%						
Indice di interazione telematica dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%						
Variazione del tratto di costa controllata (variazione 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)	n.d.*	100%						
Variazione % incidentalità marittima	n.d.*	-30%						
Capacità di movimentazione del capitale privato (Regimi di aiuto)	0	65%						

* è in fase di finalizzazione la selezione di interventi per il monitoraggio delle coste, per i quali verranno identificati idonei indicatori di risultato.

** il dato “Numero di TEU ...” si riferisce ai porti di Salerno, Gioia Tauro e Taranto. Il dato “Merce movimentata ...” si riferisce ai porti di Salerno, Augusta, Messina e Taranto.

Le motivazioni sinora addotte in merito alla valorizzazione degli indicatori di realizzazione del programma valgono ugualmente per gli indicatori di risultato, la cui quantificazione si lega necessariamente al completamento e alla messa in funzione delle opere o dei servizi. Tuttavia per alcuni di essi, relativi alla tipologia di indicatori di utilizzazione, è possibile fornire l'andamento del traffico merce nelle strutture portuali ed aeroportuali oggetto di intervento dal 2007 al 2011. Gli unici dati ad oggi disponibili per l'annualità 2012 sono quelli riferiti al comparto del cargo aereo e reperibili dalle statistiche nazionali di settore.

In particolare, l'indicatore “Tonnellate cargo movimentate negli aeroporti oggetto di intervento” inserito in tabella riepiloga le tonnellate movimentate negli aeroporti di Bari, Lamezia Terme e Palermo (dati Assaeroporti). A seguito della grave crisi che ha colpito l'economia mondiale, il traffico aeromercato in Italia ha subito un forte rallentamento, andando ad influenzare con quote decrescenti il trend dei tre scali, con una variazione 2012 sul 2007 del -40% circa, dovuta in gran parte al crollo registrato nel 2009 (variazione 2009 sul 2007 pari a - 30%); prendendo come anno base il 2009, il dato mostra una flessione più lieve (- 17% 2012 su 2009) e per il primo anno un recupero del +3% rispetto all'anno precedente (2012 su 2011), trainato in particolar modo dal risultato registrato dall'aeroporto di Palermo.

Tabella 11.4 – Importi impegnati ed erogati – ASSE I

ASSE I						
N. Progetti	Contributo Totale	Costo Ammesso	Impegni al 31.12.2012		Pagamenti effettuati 31.12.2012	
	[a]	[b]	[c]	Capacità di impegno [c]/[a]	[d]	Capacità di spesa [d]/[a]
44	1.517.162.032,0	1.234.407.411,2	923.471.629,3	61%	330.609.696,21	22%

I dati di attuazione finanziaria per l'Asse I riepilogati in tabella dimostrano che la quota di impegni assunti da parte dei Beneficiari al 31.12.2012 è pari al 61% della dotazione finanziaria dell'Asse.

I valori di impegni sono riconducibili a 29 dei 44 progetti complessivamente inseriti nell'Asse; la quota relativa ai pagamenti è invece del 22% ed è riferita a 19 progetti.

Con riferimento alla **spesa cumulata certificata alla CE** si registra, al 31.12.2012, un avanzamento finanziario di € **224.996.485,95**, pari al **15%** rispetto alla dotazione complessiva di € 1.517.162.032 assegnata all'Asse; in comparazione agli avanzamenti rilevati nell'annualità 2011 (12,19%), si ha quindi un progresso nel corso dell'annualità 2012, quantificabile in **+2,81%**.

I progetti che hanno certificato spesa nel corso del 2012 (Asse I) sono interventi finanziati nell'ambito dell'Obiettivo Operativo I.1 e I.2 (Linea di Intervento I.2.1) aventi quale beneficiario rispettivamente RFI, GESAP e Autorità portuale di Gioia Tauro. Di seguito vengono rappresentati gli importi certificati per singolo progetto:

Tabella 11.5 – Dettaglio spesa certificata – ASSE I

Obiettivo Operativo I.1				
LdI	Intervento	Beneficiario	Spesa certificata nel 2012	Quota FESR certificata nel 2012
I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	RFI	€ 15.652.648,04	€ 7.826.324,02
I.1.1.	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	RFI	€ 3.463.908,17	€ 1.731.954,09
I.1.1.	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	€ 14.606.592,06	€ 7.303.296,03
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	Autorità Portuale di Gioia Tauro	€ 3.939.516,13	€ 1.969.758,07
Obiettivo Operativo I.2				
I.2.1	Adeguamento Infrastrutture air side 2° lotto - Ampliamento piazzale sosta aa.mm. dell'aeroporto di Palermo	GESAP S.p.A.	€ 4.469.449,35	€ 2.234.724,68

Si segnala, inoltre, sempre nell'ambito dell'Obiettivo Operativo I.1, la **decertificazione** di spese relative ai seguenti interventi, stralciate dall'Autorità di Gestione conseguentemente ai controlli dell'Unità Controlli di I livello (UCIL) e degli altri Organismi di Controllo:

Tabella 11.6 – Dettaglio spesa decertificata – ASSE I

Obiettivo Operativo I.1				
LdI	Intervento	Beneficiario	Spesa decertificata nel 2012	Quota FESR decertificata nel 2012
I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	RFI	-€ 480.559,91	-€ 240.279,96
I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Calabria: tratte Praja Ajeta - Reggio Calabria C.le; Sibari - Reggio Calabria C.le; Nova Siri - Paola; nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	RFI	€ -79.301,32	-€ 39.650,66
I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	RFI	€ -63.696,38	-€ 31.848,19
I.1.1	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	RFI	€ -336.772,91	-€ 168.386,46
I.1.1	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	€ -439.293,58	-€ 219.646,79

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

Tabella 11.7 – Progetti a cavallo – ASSE I

Progetti a cavallo – Asse I				
LdI	Progetto	Beneficiario	Importo previsto (in €)	Importo totale decertificato (€)
I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	Autorità portuale Messina	6.760.015,90	-€751.1.12,88

Informazioni di dettaglio sul progetto sono restituite nell'Allegato 2 al presente RAE.

3.1.1.2 Analisi qualitativa

Nell'ambito dell'Obiettivo Operativo I.1, afferente al **settore ferroviario** (LdI I.1.1) e **portuale** (LdI I.1.2) sono state poste in essere dall'Autorità di Gestione le seguenti misure:

- 1) rimodulazione e aggiornamento dell'importo di un intervento ferroviario e di alcuni interventi portuali: Augusta, Taranto, Gioia Tauro e Messina;
- 2) l'eliminazione di un intervento portuale (Porto di Napoli), con significativi problemi di attuazione emersi in seguito al processo di sorveglianza rafforzata.

Con riferimento al **primo** punto, la tabella seguente restituisce un quadro degli interventi oggetto di rettifica finanziaria, con evidenza delle modifiche apportate e delle relative motivazioni:

Tabella 12.1 – Progetti ferroviari – Aggiornamento degli importi

Intervento	Nuovo Importo (€)	Vecchio importo (€)
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	63.373.328,00	65.000.000,00

Il Decreto di finanziamento di dicembre 2012 ha recepito l'importo della scheda Grande Progetto approvato dalla Commissione europea con Decisione C(2011) 6449, a seguito dell'applicazione del metodo del *funding gap* per la determinazione delle spese ammissibili, in accordo con l'art. 55 del Regolamento (CE) 1083/2006.

Tabella 12.2 – Progetti portuali – Aggiornamento degli importi

Hub portuale di Augusta	Importo (€)	Vecchio importo (€)
Consolidamento banchine	26.310.000,00	27.527.196,64
Realizzazione banchina containers 2° stralcio	35.700.000,00	37.343.096,24
Ampliamento piazzali del porto commerciale 1° stralcio	19.240.000,00	20.129.707,12
Totale	81.250.000,00	85.000.000,00

Analogamente all'intervento RFI sulla Galleria Coreca (cfr Tabella 12.1), la riduzione dell'importo deriva dall'applicazione del calcolo del contributo comunitario attraverso l'utilizzo della metodologia del *funding gap*¹⁴.

Porto di Taranto	Importo (€)	Vecchio importo (€)
Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale	25.500.000,00	35.000.000,00

Nonostante l'intervento "*Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale*" sia suddiviso in tre lotti funzionali, è sempre stato considerato, nell'ambito del Programma Operativo, come un unico progetto anche alla luce del Protocollo d'Intesa sottoscritto da MIT, Regione Puglia, AP di Taranto, RFI e Distripark in data 30 giugno 2010. Ciò nonostante a seguito degli ultimi incontri per la sorveglianza rafforzata e del Focus del mese di settembre, non essendosi rilevati stati di avanzamento di nessun genere in merito al terzo lotto relativo all'area Distripark, (non è stata neanche indetta la Conferenza di Servizi prevista per il mese di giugno), si è reso necessario lo stralcio di tale collegamento, per un importo pari a 9,5 milioni di euro.

¹⁴ Tale importo ha subito, nel corso del 2013, un'ulteriore riduzione scaturita dalla necessità di adeguare la quota di finanziamento pubblico dell'intervento alla sopraggiunta Decisione di compatibilità di un aiuto di Stato C(2012) 9468 del 19.12.2012 rilasciata dalla DG COMP a seguito della procedura di notifica ex art. 108, 3 TFUE, che ha portato l'importo complessivo del GP a € 67.032.000,00.

Porto di Gioia Tauro	Importo (€)	Vecchio importo (€)
Porto di Gioia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	4.780.000,00	8.980.000,00

L'importo dell'intervento è stato rimodulato a seguito delle economie di progetto.

Porto di Messina	Importo (€)	Vecchio importo (€)
Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	6.760.015,90	11.400.000,00

Con specifico riferimento al progetto **"Potenziamento del porto di Messina: Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce"** - di cui è Beneficiario l'Autorità Portuale di Messina, si segnala che, a seguito dell'audit della Corte dei Conti europea nell'ambito della DAS 2010, la Commissione europea con nota Ares (2012) 831621 del 09.07.2012 ha comunicato che erano state accertate irregolarità nell'espletamento delle procedure di gara e che, ai sensi della nota COCOF 07/037/03¹⁵, si sarebbe dovuta applicare una rettifica finanziaria del 10% agli importi certificati per quel progetto.

L'Autorità di Gestione, concordando con i rilievi della Commissione europea, ha prescritto all'Autorità Portuale (nota 10761 RU del 12 dicembre 2012) di dare avvio a tutte le procedure necessarie per la restituzione delle somme oggetto della rettifica finanziaria, pari al 10% degli importi complessivamente certificati. Poiché il progetto era stato ammesso a finanziamento sul Programma per un importo pari a € 11.400.000,00, ma ha poi concluso le attività con un avanzamento finanziario pari a € 7.511.128,78, l'Autorità di Gestione ha proceduto a richiedere la restituzione di un ammontare complessivo di € 751.112,88, di cui € 375.556,44 (50%) in quota FESR e € 375.556,44 (50%) in quota Fondo di Rotazione.

Pertanto, la spesa totale ammissibile inserita nel decreto n. 10920 del 18 dicembre 2012 è pari a € 6.760.015,90, importo derivato dalla spesa totale certificata alla Commissione europea, al netto della rettifica finanziaria del 10%.

Con riferimento all'*Obiettivo Operativo I.2*, riguardante sia gli **interventi aeroportuali** (LdI I.2.1) che **interportuali** (LdI I.2.2), sono stati ammessi a finanziamento un totale di 3 progetti (1 aeroportuale e 2 interportuali), secondo lo schema seguente:

Tabella 13 – Nuove progettualità aeroportuali ed interportuali

Decreto di ammissibilità	Linea di Intervento	Titolo intervento	Importo (€)	Beneficiario
Decreto prot. n. 10920 del 18.12.12	I.2.1	Aeroporto di Bari - Adeguamento infrastrutture e impianti alla normativa di riferimento	5.520.000,00	Aeroporti di Puglia S.p.A.

¹⁵ (Orientamenti per la determinazione delle rettifiche finanziarie da applicare alle spese cofinanziate dai Fondi Strutturali e dal Fondo di Coesione in caso di inosservanza delle norme in materia di appalti pubblici)

Decreto di ammissibilità	Linea di Intervento	Titolo intervento	Importo (€)	Beneficiario
	I.2.2	Interporto di Marcianise. Strada di collegamento	4.876.210,00	Regione Campania
	I.2.2	Interporto di Marcianise. Raddoppio della presa e consegna	13.186.760,00	Regione Campania

Con riferimento ai due ulteriori interventi interportuali selezionati e cioè *Interporto di Marcianise - Strada di collegamento e Raddoppio della presa e consegna* si evidenzia che gli interventi, la cui valenza strategica è stata più volte evidenziata sia dalla CE che dal DPS e facenti parte del sistema di interventi della logistica campana, hanno finalmente, grazie alla collaborazione della Regione Campania, potuto essere inseriti a Decreto.

Con riferimento agli interventi aeroportuali, nel corso del 2012 l'ENAC ha proceduto a selezionare un ulteriore intervento sempre sull'aeroporto di Bari, nello specifico: Aeroporto di Bari Palese - Adeguamento infrastrutture e impianti alla normativa di riferimento, inserito nel VII Decreto. Tuttavia, l'ENAC, in qualità di Organismo Intermedio, ha proceduto a selezionare altri 3 interventi (1 sull'aeroporto di Crotone e 2 sull'aeroporto di Salerno), che l'Autorità di Gestione ha ritenuto, a seguito di quanto emerso negli incontri formali e informali con la Commissione europea, non pienamente coerenti con i criteri di ammissibilità del PON.

Nell'ambito dell'*Obiettivo Operativo I.3*, declinato nella sola Linea di Intervento I.3.1 "*Sviluppi di sistemi informativi e telematici connessi alla logistica delle merci*", nel corso del 2012 l'Autorità di Gestione, oltre a rilevare nell'ambito degli incontri per la sorveglianza rafforzata la necessità di eliminazione dei 4 interventi ITS relativi alla Sicilia e alla Calabria (SIMMEC e SITRAMER) a causa di non sanabili criticità attuative e ritardi rispetto ai cronoprogrammi condivisi con la AdG, ha finalizzato le attività propedeutiche all'ammissione a finanziamento di ulteriori progetti ITS:

- Port Logistic and security system;
- Sistema Integrato per la Distribuzione Urbana delle Merci nell'Area Metropolitana di Messina;
- ULISSE II - Unified Logistic Infrastructure for Safety and Security della Regione Campania.

In merito all'*Obiettivo Operativo I.4*, cui corrisponde la sola Linea di Intervento I.4.1 "Regimi d'aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche", l'Amministrazione ha concluso l'iter intrapreso per la notifica di un aiuto di Stato. La notifica è avanzata in data 18.01.2012 SA.34238 (2012/N). La CE ha richiesto ulteriori informazioni rispettivamente in data 24.02.2012 e 03.05.2012 cui l'AdG ha risposto in data 22.03.2012 e 29.05.2012.

A seguito dell'istruttoria effettuata dai competenti uffici della Commissione, la DG COMP ha rilasciato la Decisione C(2012) 4785 del 10.07.2012 che dichiara l'aiuto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'art. 107,3 lettera a) del TFUE. Tale Decisione ha consentito all'Amministrazione di poter avviare le procedure interne (concluse a inizio 2013) necessarie alla

predisposizione di un "Invito alla presentazione di proposte progettuali" il cui termine è previsto per il 30 aprile 2013.

A seguito della decisione della Commissione C(2012) 4785 del 10.7.2012 di non sollevare obiezioni nei confronti dell'aiuto di Stato notificato n. SA.34238 (2012/N)¹⁶, si è provveduto a perfezionare l'"Invito a presentare proposte", che è stato pubblicato a gennaio 2013.

Il testo del Programma Operativo revisionato introduce, pertanto, una nuova e più pertinente categoria di spesa (la numero 8) da cui attingere le risorse finanziarie da mettere a disposizione per la Linea di Intervento in questione (20 milioni di euro).

Il Bando scadrà il 30 aprile 2013 e la selezione degli interventi è prevista entro il primo semestre del 2013.

3.1.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Le principali criticità rilevate nell'attuazione dell'Asse I riguardano **alcuni interventi ferroviari e portuali**.

Per quanto attiene l'implementazione degli **interventi ferroviari** finanziati a valere sul Programma, per l'annualità 2012 si segnalano le seguenti criticità:

- a) **Nodo Ferroviario di Palermo:** nel corso del 2012 il progetto è stato oggetto di particolari attenzioni e verifiche supplementari da parte dell'Autorità di Gestione, a causa di questioni che hanno coinvolto il Contraente Generale Nodo di Palermo S.c.p.a. In particolare, la Prefettura di Torino con nota del 2 dicembre 2011 ha inoltrato al Beneficiario RFI S.p.a. un'informativa antimafia ai sensi dell'art. 10 del D.P.R. 252/1998, relativa alla Società Consortile Nodo di Palermo. Con comunicazione del 27 gennaio 2012 il beneficiario ha informato l'Autorità di Gestione la quale, in data 29 febbraio 2012, ha provveduto a darne comunicazione ufficiale alla DG REGIO. Al fine di decidere sull'opportunità delle eventuali azioni da intraprendere - nell'ottica di scongiurare, nel massimo grado, la perdita di risorse comunitarie ed eccessive ricadute sulla cittadinanza residente nelle aree interessate dai cantieri aperti, il 20 marzo del 2012, i rappresentanti delle Amministrazioni interessate (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dello Sviluppo Economico e Regione Siciliana) si sono riuniti presso il Dipartimento dello Sviluppo Economico. Nonostante le determinazioni dell'incontro di cui sopra e la sostituzione, nell'organico della Nodo di Palermo S.c.p.a, del soggetto interessato dall'informativa antimafia negativa, RFI S.p.a, ha provveduto a deliberare il recesso parziale dalla Convenzione sottoscritta con il Contraente Generale (Delibera n.6 del 27 marzo 2012). Il recesso è stato, successivamente, revocato (Delibera n.15/2012 del 7 giugno 2012) a seguito di aggiornamento dell'informativa antimafia, dalla quale non risultavano valutazioni relative alla sussistenza del pericolo di infiltrazione mafiosa. Tuttavia, al fine di dare seguito alle richieste della Commissione europea (nota ARES(2012)750208 del 22 giugno 2012), nei giorni 5 e 6 novembre 2012, l'Autorità di Gestione ha provveduto a effettuare delle verifiche supplementari sulle procedure di sub affidamento del General Contractor e a riesaminare la correttezza della spesa già certificata sul progetto. Gli esiti positivi di tali attività - che ha avuto ad oggetto:

¹⁶ Dichiarato compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

1. la verifica della conformità della spesa a quanto previsto dall'art.118 del D.Lgs. 163/2006 – art. 25, Direttiva 18/2004;
 2. la verifica e, ove possibile, la quantificazione di quanta parte delle spese presentate a rimborso dal beneficiario fosse imputabile ai contratti di subappalto relativi alle ditte coinvolte nelle indagini, secondo quanto segnalato dal beneficiario;
 3. il riesame della spesa certificata alla Commissione Europea - sono stati comunicati alla DG REGIO dall'Autorità di Gestione con nota n. 1351 del 07/02/2013. Nonostante le vicende fin qui descritte, l'intervento presenta ad oggi una buona performance di spesa: l'importo contabilizzato dei lavori risulta al 31/01/2013 pari ad Euro 355.053.628,10 rispetto al valore contrattuale previsto nella Convenzione n. 144/2004 di Euro 557.788.197,26, con un importo richiesto a rimborso ad oggi superiore ai 55 milioni di Euro - pari a circa il 43% dell'intero finanziamento ammesso a valere sul PON Reti e Mobilità 2007-2013 di € 129.247.174,00 - mentre l'importo certificato alla data odierna, che non include la spesa richiesta dal Beneficiario nelle ultime Domande di Rimborso, presentate nel mese di aprile 2012, è pari a Euro 21.061.533,09.
- b) le tempistiche di realizzazione degli interventi per l'**adeguamento della linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria** hanno subito rallentamenti nell'istruttoria di Legge Obiettivo (ex Legge n. 443/2001). Il progetto definitivo, all'esame della Struttura Tecnica di Missione da settembre 2011, è stato portato in Conferenza dei Servizi a partire da febbraio 2012. Dopo l'espressione del parere di tutti gli Enti interessati e l'approvazione del CIPE, intervenuta nel mese di marzo 2013, RFI ha avviato le attività finalizzate all'aggiudicazione degli appalti integrati per la realizzazione di investimenti finanziati dal PON Reti e Mobilità per complessivi 135 milioni di euro. L'iter approvativo e il cronoprogramma degli interventi sono stati sottoposti a sorveglianza e le strutture competenti per l'istruttoria del progetto sono state attenzionate rispetto agli slittamenti delle tempistiche realizzative, che, ad oggi, risultano ancora compatibili con le previsioni regolamentari.
- c) nel corso del 2012 il GP "**Raddoppio Palermo-Messina: tratta Fiumetorto-Ogliastrillo**" ha subito un rallentamento nell'esecuzione dei lavori. In occasione del II ciclo di incontri di sorveglianza rafforzata, RFI ha rappresentato la situazione di crisi economico-finanziaria del Contraente Generale, informando, con successive comunicazioni, di aver organizzato una serie di serrati incontri con il CG con l'obiettivo di individuare soluzioni alle criticità verificatesi. Nel corso del focus ferroviario di ottobre 2012, RFI ha comunicato per il GP previsioni di attivazione per il 2014, in completa coerenza con le tempistiche della programmazione 2007/2013.

Per quanto attiene agli **interventi portuali** si segnala:

- a) **Hub portuale di Augusta:** l'intervento è stato oggetto di un tormentato iter approvativo della scheda Grande Progetto, conclusosi solo nel mese di marzo/aprile 2013, determinato in particolare dalla sopraggiunta interpretazione della CE secondo la quale il finanziamento pubblico per la realizzazione di investimenti infrastrutturali, potrebbe costituire un aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 107, 1 del TFUE.

Questa tesi ha imposto la necessità di risolvere con la massima urgenza e i dovuti "distinguo" la problematica emersa in ordine alla configurazione o meno di un aiuto di Stato nel momento in cui viene concesso un finanziamento pubblico per la realizzazione di opere

portuali (ma non solo). Il problema, è stato a lungo tempo dibattuto in diverse sedi e a differenti livelli decisionali (CE – DG REGIO, DG COMP, MIT, MISE, AP).

Infine, in data 4 ottobre 2012, è stata trasmessa la notifica alla Commissione europea, sulla quale la DG COMP ha chiesto ulteriori dettagli e informazioni per le quali è stata fornita risposta rispettivamente in data 6 novembre 2012, 27 novembre 2012 e 29 novembre 2012.

Tale aiuto è stato dichiarato compatibile con Decisione C(2012) 9468 del 19 dicembre 2012.

- b) **Porto di Taranto:** a seguito del Protocollo d'Intesa del 18.06.2010, si sono svolti degli incontri in data 27.05.2012, 26.05.2012, 20.09.2012 e 17.10.2012 atti a verificare la fattibilità dell'intervento nel suo complesso, con particolare attenzione alla *governance* dei soggetti coinvolti. L'intervento, infatti, si articola in tre lotti¹⁷, per la realizzazione dei quali è stato necessario garantire il massimo delle sinergie fra i diversi enti attuatori, anche al fine di garantire tempistiche di realizzazione congrue e compatibili con l'attuale periodo di programmazione. Con gli ultimi incontri è emerso, con sempre più forza, che il III Lotto – *"Modifiche alla stazione di Bellavista e Collegamento al Distripark ed al Centro Logistico di Statte"*, la cui realizzazione non inficia l'operabilità degli altri due lotti, è troppo indietro rispetto ai termini di eleggibilità delle spese. Per questo motivo è stato stralciato dal Programma.
- c) **"Potenziamento dell'Hub portuale di Gioia Tauro":** sono state attivate delle misure atte a monitorare l'andamento del processo di definizione dell'intervento ed è stato avviato un Tavolo di *governance* di raccordo con la Commissione europea.

In particolare per quanto attiene il Gateway ferroviario, si sono tenuti incontri specifici presso il MISE, fino all'emissione del bando di gara, poi ripubblicato in data 21 gennaio 2013 con scadenza il 21 aprile 2013

A questi incontri puntuali si sono affiancati anche i Tavoli - voluti dalla CE e raccordati dalla regione Calabria - che, anche se non più con cadenza mensile, hanno continuato a lavorare sull'aggiornamento dell'andamento procedurale e finanziario di tutti gli interventi facenti parte dell'Accordo Quadro.

Infine in data 9 gennaio 2013 si è svolta una riunione relativa all'aggiornamento del Protocollo d'intesa sulla base di aggiornamenti intervenuti nell'ambito dell'attuazione del protocollo.

Quanto all'implementazione della Linea di Intervento I.2.1 relativa al potenziamento del **sistema aeroportuale** l'Organismo Intermedio ha provveduto a proseguire la fase di selezione degli interventi.

Per quanto riguarda gli **interporti**, a seguito degli incontri per la sorveglianza rafforzata degli interventi sono emerse delle forti criticità in merito a due dei tre interventi gravanti sull'area interportuale: scalo Pubblico e ACC Bari Lamasinata. Infatti tali interventi ferroviari - collegati alla realizzazione del fascio di binari di presa e consegna -, non potranno, secondo quanto riferito dal

¹⁷ 1) Nuovo scalo ferroviario (in zona Parco San Nicola) e suo collegamento alla Piattaforma Logistica ed al 1° e 4° sporgente e modifica all'impianto della stazione ferroviaria di Taranto; 2) Potenziamento stazione di Cagioni e Collegamento al 5° sporgente (terminal contenitori di Taranto); 3) Modifiche alla stazione di Bellavista e Collegamento al Distripark ed al centro Logistico di Statte.

Beneficiario RFI, essere realizzati nei tempi richiesti (2015) visto che il fascio di binari, su cui attivare tali interventi, non potrà essere consegnato nei tempi stabiliti dal cronoprogramma allegato al Protocollo di Intesa sottoscritto nel 2011.

In tal senso, e per non perdere la strategicità degli interventi sull'interporto di Bari nel suo complesso si è deciso di stralciare i due interventi summenzionati a favore del PAC, il primo tra gli interventi cedibili, l'altro tra quelli vincolati.

Con riferimento alla **Linea di Intervento I.4.1**, si segnala l'avvenuta notifica alla Commissione europea delle misure oggetto di agevolazione **n. SA.34238 (2012/N) – Italia** e la relativa decisione della Commissione di non sollevare obiezioni nei confronti dell'aiuto notificato.

Inoltre nel mese di gennaio 2013 è stato pubblicato sul sito del Ministero l'**Invito** alla presentazione di progetti di investimento finalizzati allo sviluppo e all'incremento della competitività delle imprese operanti nel settore della logistica nelle aree Convergenza nell'ambito del **Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità 2007-2013"**.

3.2 ASSE II

L'Asse II è articolato in due Obiettivi Operativi:

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

3.2.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi

3.2.1.1 Progressi materiali e finanziari

Nelle pagine successive si riportano le tabelle relative ai **Core Indicators (Tabella 14.1)**, agli **Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse II (Tabelle 14.2 e 14.3)** e all'attuazione finanziaria in termini di risorse impegnate ed erogate dai Beneficiari del Programma (Tabella 14.4) al 31.12.2012.

Tabella 14.1 – Core Indicators – ASSE II

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	28				1	4	4
(14) km di nuove strade	0	0						

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
(15) km di nuove strade TEN	0	0						
(16) km di strade ristrutturate	0	45						
(17) km di nuove ferrovie	0	40					6	6
(18) km di ferrovie TEN	0	465					276,49	276,49
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	470					270,49	270,49

Tabella 14.2 – Indicatori di realizzazione – ASSE II

Indicatori di realizzazione di programma Asse II	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Km di nuove ferrovie (core 17) (km)	0	40					6	6
Km di ferrovie TEN (core 18) (km)	0	465					276,49	276,49
Km di ferrovie ristrutturate (core 19) (km)	0	470					270,49	270,49
Km di nuove strade (core 14) (km)	0	0						
Km di strade ristrutturate (core 16) (km)	0	45						
Progetti ITS (Ferrovie) (numero)	0	4						
Progetti ITS (Aeroporti) (numero)	0	1						
Progetti ITS (Porti) (numero)	0	2						
Impianti e sistemi tecnologici (Ferrovie) (numero)	0	80					76	76
Impianti e sistemi tecnologici (Aeroporti) (numero)	0	3				1	1	1

Per i valori degli indicatori di realizzazione fisica dell’Asse II, rispetto a quanto monitorato al termine del 2011, non si registrano avanzamenti. I dati mostrati in tabella si riferiscono alla conclusione di 3 progetti ferroviari, nel dettaglio 2 interventi relativi a “Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN Sicilia e Puglia” e al progetto di “Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)”; si conferma il dato relativo alla conclusione del progetto ENAV “Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR”.

Si fa inoltre presente che, data la carenza del dato di avanzamento fisico, non è possibile commisurare gli avanzamenti fisici ai progressi finanziari del programma. Ciò rimane imputabile alla difficoltà di quantificare “in corso d’opera” gli avanzamenti materiali dei singoli progetti, anche in virtù della natura delle opere.

Tabella 14.3 – Indicatori di risultato – ASSE II

Indicatori di risultato di programma Asse II	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Variazione velocità massima di tracciato (km/h) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	115 km/h	+40 km/h					0*	0*
Variazione capacità potenziale (treni/gg) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	80 treni/gg	+55 treni/gg					0*	0*
Variazione estensione sistemi SCMT,SCC,...(km di linea) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	34	720						
Indice di efficacia di rilevazione	93,4	>94%						
Variazione del tratto di costa controllata (variazione 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)	0	100%						
Variazione % incidentalità marittima	0	-30%						
Percentuale di adeguamento a livello di servizio superiore nelle strade oggetto di intervento	0	100%						
Variazione dell'incidentalità sulle strade oggetto di intervento	-3,9%	n.d.	-3,9%	1,3%	0,3%	14,9 %	-6,2%	

* L'indicatore è stato valorizzato pari a zero in quanto, essendo una ponderazione dei risultati raggiunti su tutti i progetti ad esso afferenti, non può essere quantificato fino al termine del Programma. Tuttavia il progetto concluso del 'Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)' ha prodotto risultati equivalenti a una variazione della capacità potenziale di treni/gg mediamente pari a 140, e a un aumento della velocità massima di tracciato di 60 km/h.

Le motivazioni sinora addotte in merito alla valorizzazione degli indicatori di realizzazione del programma valgono ugualmente per gli indicatori di risultato, la cui quantificazione si lega necessariamente al completamento e alla messa in funzione delle opere o dei servizi. Tuttavia, per un primo esercizio di valutazione dei risultati attesi degli interventi, si fa presente che il progetto concluso del 'Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)' contribuisce per il 5% al raggiungimento dei target.

Tabella 14.4 – Importi impegnati ed erogati – ASSE II

ASSE II						
N. Progetti	Contributo Totale	Costo Ammesso	Impegni al 31.12.2012		Pagamenti effettuati 31.12.2012	
	[a]	[b]	[c]	Capacità di impegno [c]/[a]	[d]	Capacità di spesa [d]/[a]
28	1.193.803.340,0	1.338.807.342,0	897.142.777,3	75%	238.634.888,62	20%

I dati di attuazione finanziaria per l'Asse II riepilogati in tabella dimostrano che la quota di impegni assunti da parte dei Beneficiari al 31.12.2012 è pari al 75%, afferente a 22 dei 28 interventi inseriti nella lista di cui al Decreto prot. n. 10920 del 18.12.2012; la quota relativa ai pagamenti è invece del 20% ed è riferita a 15 progetti.

Gli avanzamenti finanziari rilevati al 31.12.2012 in termini di **spesa cumulata certificata alla CE**, sono di **€ 201.141.793,93¹⁸**, pari ad un valore del **17%** rispetto alla dotazione complessiva assegnata all'Asse (€ 1.193.803.340); in comparazione agli avanzamenti rilevati nell'annualità 2011, si rileva, quindi un incremento della spesa certificata pari a **circa il 7%**.

Nello specifico, le certificazioni riferite all'Asse II hanno avuto rilevanza per quanto riguarda gli Obiettivi Operativi II.1, II.1.2, e II.2 (Linee di Intervento II.2.1 e II.2.4). Di seguito si riportano i dettagli delle certificazioni e delle decertificazioni effettuate:

Tabella 15.1 – Dettaglio spesa certificata – ASSE II

Obiettivo Operativo II.1				
LdI	Intervento	Beneficiario	Spesa certificata nel 2012	Quota FESR certificata nel 2012
II.1.1	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	RFI	€ 11.748.390,02	€ 5.874.195,01
II.1.1	Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina	RFI	€ 26.705.377,86	€ 13.352.688,93
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	ANAS	€ 65.369,02	€ 32.684,51
II.1.2	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	ANAS	€ 17.426,92	€ 8.713,46
Obiettivo Operativo II.2				
II.2.1	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	RFI	€ 5.995.961,32	€ 2.997.980,66
II.2.1	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	RFI	€ 9.336.808,22	€ 4.668.404,11
II.2.4	Aeroporto Napoli Capodichino. Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	ENAV	€ 5.952.720,15	€ 2.976.360,08

Tabella 15.2 – Dettaglio spesa decertificata – ASSE II

Obiettivo Operativo II.1				
LdI	Intervento	Beneficiario	Spesa decertificata nel 2012	Quota FESR decertificata nel 2012
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo-Messina e Messina-Siracusa, Tratta	RFI	€ -450.705,13	-€ 225.352,57

¹⁸ Sebbene nel presente documento si faccia riferimento all'avanzamento finanziario fino al 31 dicembre 2012, è opportuno segnalare come per l'intervento "Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET", con nota dell'Autorità di Gestione n. 10765 del 13 dicembre 2012, si sia comunicato al Beneficiario ENAV la volontà di procedere al defianziamento del progetto. Tale posizione è stata recepita nel VII decreto di finanziamento (prot. n. 10920 del 18 dicembre 2012) e, pertanto, è stato avviato l'iter per procedere alla decertificazione degli importi precedentemente certificati, pari a € 522.452,70.

Obiettivo Operativo II.1				
	Trapani - Palermo, Siracusa-Agrigento			
II.1.1	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto	RFI	€ -951.385,74	-€ 475.679,37
Obiettivo Operativo II.2				
II.2.1	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	RFI	€ -106.509,11	-€ 53.254,56

Si specifica che, con riferimento all'intervento "Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Puglia: nodo di Bari tratte Chieuti - Foggia - Barletta - Bari C.le - Lecce e Bari C.le - Taranto - Metaponto", si è proceduto, nella VIII Domanda di Pagamento, alla rettifica dell'importo decertificato nella VII Domanda di Pagamento, per un rimborso al beneficiario pari a € 27,00.

Di seguito si forniscono i dettagli dei progetti "a cavallo" con la Programmazione 2000-2006 afferenti all'Asse II:

Tabella 15.3 – Progetti a cavallo – ASSE II

Progetti a cavallo – ASSE II				
LdI	Progetto	Beneficiario	Importo previsto (€)	Importo totale certificato 2012 (€)
II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	RFI	€ 36.000.000,00	€ 13.370.027,46
				di cui decertificati - € 77.002,18
II.1.1	Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	RFI	€ 29.000.000,00	€ 16.533.886,27
				di cui decertificati - € 623.218,29

Nel corso della programmazione 2007/2013 si prevede di completare entrambi i progetti ferroviari "a cavallo" con la programmazione 2000/2006. Nello specifico, il completamento del raddoppio della tratta Orsara-Cervaro è previsto per il 2014, mentre è stato già reso operativo l'intervento finanziato sulla linea Bari-Taranto.

Con riferimento all'intervento "**Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento**" si rappresenta che, in data 24 novembre 2011, è stata presentata, su iniziativa dell'AdG, una nuova versione della scheda Grande Progetto, con evidenza del quadro aggiornato degli oggetti fisici finanziati dal PON Trasporti 2000-2006 e dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.

Un primo esame sugli aspetti relativi al rispetto delle politiche comunitarie si è concluso con nota Ares(2012)91220 del 26 gennaio 2012. Gli esiti di un secondo esame relativo agli aspetti finanziari e socioeconomici sono stati trasmessi dalla CE con nota Ares(2012)305739 del 15 marzo 2012. In risposta, sono stati forniti una serie di chiarimenti ed integrazioni tramite una nota inoltrata il 6 agosto 2012 (prot. 6951/R.U.- Ares(2012)949087) e trasmessa una nuova versione del formulario il 21 agosto 2012 (Ares(2012)985824), che, su richiesta della CE, ha visto anche l'aggiornamento dell'Analisi Costi-Benefici.

Con nota di ottobre 2012, i Servizi della Commissione hanno ritenuto la nuova documentazione soddisfacente per quanto riguarda la parte economico-finanziaria, per gli aspetti ambientali e per gli appalti pubblici, richiedendo altresì informazioni circa il rispetto delle **specifiche tecniche in materia di reti di trasporto - standard ERTMS**, riconoscendo come ulteriore requisito essenziale per l'approvazione del GP a cavallo, nonché di tutti i GP in istruttoria, l'assunzione di un impegno:

- da parte di RFI, con nota prot. n. RFI-AD\A0011\P\2012\0001202 del 3/12/2012, a presentare entro dicembre 2013 un Piano di implementazione dell'ERTMS nelle Regioni Obiettivo Convergenza, contenente indicazioni sulle linee che entro il 2020 saranno oggetto di attrezzaggio con ERTMS e dei relativi tempi, costi e possibili fonti di finanziamento.
- da parte dell'AdG, con nota prot. n. 10741 del 13/12/2012 a dar conto del Piano all'interno dei Rapporti Annuali di Esecuzione e nel Rapporto Finale di Esecuzione.

Informazioni di dettaglio sui due progetti sopracitati sono, comunque, restituite nell'Allegato 2 al presente RAE.

3.2.1.2 *Analisi qualitativa*

L'*Obiettivo Operativo II.1* si declina in una Linea di Intervento afferente alla modalità **ferroviaria** (II.1.1) ed in una Linea di Intervento afferente alla modalità **stradale** (II.1.2).

Con riferimento alle Linee di Intervento II.1.1 e II.1.2 non si annoverano nuovi interventi ammessi a finanziamento.

L'*Obiettivo Operativo II.2* si articola in quattro Linee di Intervento e riguarda i sistemi informativi e telematici afferenti alla modalità di trasporto ferroviaria (II.2.1), stradale (II.2.2), portuale (II.2.3) e aeroportuale (II.2.4).

Con riferimento alla Linea di Intervento II.2.1 sono stati inseriti due nuovi ITS ferroviari:

- a) Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) – Regioni obiettivo “convergenza” (3,1M€);
- b) Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) - Fase II (4,1M€).

Con riferimento alla Linea di Intervento II.2.2 è stato inserito un intervento:

- c) Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia (5,1 M€).

Con riferimento alla Linea di Intervento II.2.4 invece a fronte dello stralcio dell'intervento previsto sull'aeroporto di Taranto Grottaglie è stato inserito:

- d) Aeroporto di Palermo WIND SHEAR (progetto di completamento per 4,4, M€).

A seguito della Nota Ares(2012) 1239359 del 19/10/2012 con la quale la CE invitava l'Autorità di Gestione ad effettuare un'ulteriore verifica di ammissibilità del progetto e a trasmetterne l'esito ai servizi della Commissione, l'AdG del PON si è attivata svolgendo una serie di approfondimenti sull'attuale profilo di ammissibilità dell'intervento "*Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET*", in considerazione degli attuali scenari di traffico della scalo di Taranto e dell'utilità del progetto per supportare lo sviluppo del trasporto combinato, nonché sostenere lo sviluppo e l'organizzazione di filiere logistiche nei territori Convergenza, a seguito delle quali si è ritenuto di procedere al definanziamento dell'intervento.

L'intervento "Wind shear di Palermo" ipotizzato a cavallo con la programmazione 2007-2013, che aveva subito forti rallentamenti ed era stato sospeso in attesa delle autorizzazioni ambientali potrà invece, nonostante la mancata costruzione dell'apparato radar sull'Isola delle Femmine, essere operativo. Infatti è stata trovata una soluzione tecnologica alternativa che garantisce lo stesso risultato preventivato all'inizio della progettazione. Tale soluzione prevede l'installazione di un diverso apparato all'interno del sedime aeroportuale.

3.2.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Per quanto attiene agli interventi ferroviari afferenti all'Asse II si segnala quanto segue:

- a) Come in parte anticipato, per alcuni Grandi Progetti, in prevalenza appartenenti all'Asse II, i tempi d'istruttoria da parte dei Servizi della CE hanno subito interruzioni ripetute per la necessità, da un lato, di un approfondimento in materia di **standard ERTMS**, e, dall'altro, di **aiuti di Stato**, con quest'ultimo che ha portato a far corredare ogni Dossier con la "Griglia analitica per le infrastrutture n. 1 – griglia analitica generale", che esclude la fattispecie dell'aiuto di Stato per gli investimenti in infrastrutture ferroviarie.
- b) Per l'intervento di "**Velocizzazione Catania-Siracusa, tratta Bicocca Targia**", il completamento della progettazione definitiva, il cui significativo ritardo era stato segnalato come criticità nel RAE 2011, ha richiesto nel corso del 2012 azioni mirate ad identificare nell'ambito del progetto originario una fase funzionale, con tempistiche compatibili con quelle della programmazione in corso e che, allo stesso tempo, garantisse il conseguimento della quasi totalità dei benefici inizialmente attesi. Nell'ambito dell'istruttoria condotta dalla CE sul GP sono stati forniti gli opportuni chiarimenti circa l'incremento di costo dell'investimento, come rideterminato a seguito della progettazione definitiva, la descrizione delle lavorazioni di cui alla I fase funzionale con indicazione del nuovo cronoprogramma procedurale. Il GP (ex L. 443/2001), la cui progettazione definitiva è stata approvata in Conferenza dei Servizi ad ottobre 2012, è ad oggi ancora in attesa sia dell'approvazione da parte del CIPE sia del completamento dell'istruttoria da parte dei Servizi della Commissione. Per accelerare i tempi, in luogo di procedere con appalto integrato a valle delle suddette approvazioni, il Beneficiario ha provveduto ad avviare la fase di progettazione esecutiva nelle more del completamento degli iter approvativi.
- c) Anche il GP "**Potenziamento Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria**" ha richiesto al Beneficiario e all'AdG un attento esame del cronoprogramma procedurale. Per i quattro lotti nei quali l'intervento risulta suddiviso è stata:
 - avviata tempestivamente l'attività negoziale per l'affidamento dell'appalto integrato del lotto 1 e completata ed approvata la Progettazione Definitiva del lotto 2 (per i primi due lotti non è prevista l'approvazione in Conferenza dei Servizi;

- indetta a maggio 2012 la Conferenza dei Servizi, nel cui ambito le Amministrazioni interessate hanno, di fatto, espresso parere favorevole sul progetto. Nelle more della formalizzazione della chiusura della Conferenza dei Servizi, sono state avviate le attività propedeutiche all'avvio della progettazione esecutiva;
 - ultimata la Progettazione Definitiva del Lotto 4, i cui elaborati sono stati consegnati per la successiva fase di Conferenza dei Servizi.
- d) quanto rappresentato con riferimento ai Grandi Progetti di cui ai punti b) e c) è stato rilevato nei cicli di incontri per la sorveglianza rafforzata e, da ultimo, nell'attività di *screening* sullo stato di realizzazione dei Grandi Progetti, richiesta dal Comitato di coordinamento dei fondi con nota COCOF 12-0047-02-EN del 29/03/2012. In data 21.12.2012, con nota prot. n. 11080, sono state rappresentate le situazioni di quei GP per i quali il 2013 sarà un anno dirimente ai fini della verifica di completabilità entro le tempistiche regolamentari. Nel caso, infatti, si registrassero - nel corso del 2013 - significativi ritardi nell'acquisizione degli atti approvativi/autorizzativi ancora non intervenuti, si procederà di concerto con il Beneficiario all'identificazione di lotti finanziari e fisici da completare, qualora se ne confermi la coerenza con strategia ed obiettivi, con risorse e tempi della programmazione 2014/2020.

Con riferimento, invece, alla modalità stradale, si segnala la seguente problematica:

- a) **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:** l'intervento risulta in ritardo rispetto alle tempistiche preventivate a causa di un ricorso presentato nel mese di dicembre, i cui esiti saranno disponibili nel corso del 2013.¹⁹

A livello trasversale di Asse II, la principale problematica incontrata nel corso del 2011 riguardava il delinearsi di un overbooking rispetto al budget definito in sede di programmazione e attribuito al tema prioritario "Sistemi di trasporto intelligente", a seguito dell'ammissione a finanziamento di molti ITS ferroviari.

A seguito però dell'approvazione della rimodulazione finanziaria del programma, formalizzata nel corso del 2012, approvata già in sede di Comitato di Sorveglianza nel maggio 2012, e approvata da parte della CE nei primi giorni del 2013, questa situazione si è risolta riequilibrando il peso degli assi e dando nuovi *earmarking* alle diverse modalità di trasporto.

Con il nuovo Decreto emesso a dicembre 2012, è stata attivata anche la Linea di Intervento II.2.2 concernente il settore stradale dei sistemi intelligenti.

Con riferimento agli ITS aeroportuali, a parte la sostituzione dell'intervento di Taranto Grottaglie, di cui al paragrafo precedente.

3.3 ASSE III

L'Asse III è articolato in due obiettivi operativi:

- l'*Obiettivo Operativo III.1* promuove azioni tese a garantire una efficiente, efficace e trasparente gestione operativa del Programma durante il suo intero ciclo di vita;

¹⁹ Nel mese di aprile 2013 il ricorso è stato ritirato, con conseguente ripristino delle attività di progettazione esecutiva sospese.

- l'Obiettivo Operativo III.2 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 Progressi materiali e finanziari

Di seguito si riportano le tabelle relative agli *Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse III* (Tabelle 17.1 e 17.2), nonché all'*attuazione finanziaria* al 31.12.2012 dell'Asse in termini di Costo totale, Impegni assunti e Pagamenti erogati (Tabella 16.3).

Tabella 16.1 – Indicatori di realizzazione – ASSE III

Indicatori di realizzazione di programma - ASSE III	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Contratti (numero)	0	40	0	2	9	9	10	39
Eventi (numero)	0	25	0	0	0	5	11	19
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	0	0	1	11	16	26

Tabella 16.2 – Indicatori di risultato – ASSE III

Indicatori di risultato di programma – ASSE III	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Indice di capacità attuativa	28%	70%				2,8%	11,4%	12,5%
Percentuale di interventi soggetti a monitoraggio ambientale	0	100%						
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza	0	Tv:75% Radio:15% Esterna:60% Internet:35%				Stampa:78,37% TV: 75,30 Radio:15% Esterna: 68% Internet: 37%	Stampa:87,35% TV: 76,50 Radio:17% Esterna: 72% Internet: 39%	Stampa:88,42% TV:79,30% Radio:19% Esterna: 79% Internet: 41%

Con riferimento agli indicatori di realizzazione di programma emergono al 31.12.2012 valori di avanzamento significativi per due delle tipologie presenti in tabella, rispetto ai relativi valori obiettivo. In particolare si evidenzia il dato relativo al numero di *eventi* organizzati (76%) ed ai *prodotti informativi e pubblicitari* (43% circa) rispetto agli obiettivi previsionali complessivi.

Per quanto riguarda i valori di avanzamento relativi ai *contratti* stipulati, si precisa che il consistente incremento registrato tra i valori 2011 e 2012 deriva da una più puntuale ricognizione dei contratti attivati.

Per quanto riguarda gli indicatori di risultato Asse III, la tabella mostra l'avanzamento dell'indicatore 'Indice di capacità attuativa' del programma, che rappresenta la percentuale degli interventi conclusi sul totale degli interventi ammessi a finanziamento. Si fa presente che il dato esposto come *baseline* rappresenta l'indice di capacità attuativa relativo al PON 2000-2006.

A partire dal 2010 sono esposti i risultati ottenuti in termini di *'Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza'*. L'attività messa in campo nel triennio ha comportato il superamento degli obiettivi attesi, sebbene si fa presente che occorre continuare a reiterare il messaggio ai fini della sedimentazione del ricordo.

La stima dei risultati di comunicazione per il mezzo stampa, sia quotidiana che periodica si basa sulla elaborazione dei dati rilevati dal Panel statistico Audipress, attraverso cui si ricavano risultati secondo il numero uscite, fattore di impatto, tiratura, diffusione nazionale, distribuzione regionale, grp's, contatti lordi, contatti netti, frequenza media, copertura in % e profili, mentre si fa ricorso per la diffusione televisiva al dato Auditel e per quella radiofonica al dato Audiradio. L'attività di comunicazione con impiantistica 'esterna' messa in campo nelle città di Roma, Napoli, Bari, Catanzaro, Reggio Calabria, Palermo e Catania mostra ottimi risultati in termini di copertura e frequenza di visualizzazione, grazie alla pianificazione di formati ad alta visibilità posizionati in aree con grandi volumi di traffico. La promozione su internet ha ottenuto oltre 17 milioni di *'impression'* in più rispetto a quanto previsto, contribuendo in modo significativo alla realizzazione di *awareness* sul target e sui segmenti più avanzati dell'opinione pubblica.

Tabella 16.3 – Importi impegnati ed erogati – ASSE III

ASSE III						
N. Progetti	Contributo Totale	Costo Ammesso	Impegni al 31.12.2012		Pagamenti effettuati 31.12.2012	
	[a]	[b]	[c]	Capacità di impegno [c]/[a]	[d]	Capacità di spesa [d]/[a]
16	38.492.410,0	43.030.274,3	36.725.478,7	95%	23.436.155,41	61%

Da quanto emerge dalla tabella in cui sono messi a confronto gli importi impegnati ed erogati rispetto al contributo totale a valere sull'Asse di riferimento, si evidenzia che al 31.12.2012 è stato impegnato circa il 95% del contributo totale; mentre i pagamenti, alla stessa data, risultano essere pari a circa il 61% della totalità del contributo.

Si evidenzia pertanto, rispetto al precedente Rapporto, un lievissimo incremento dell'importo impegnato ed un incremento dei pagamenti pari a circa 4 milioni di euro.

Con riferimento all'Asse III, non si registra alcun avanzamento finanziario, in termini di **spesa cumulata certificata alla CE** al 31.12.2012.

3.3.1.1 Analisi qualitativa

Nel corso dei primi tre anni e mezzo di attività sono stati identificati e circoscritti alcuni ambiti di attività che, rispetto agli incarichi principali di Assistenza tecnica gravanti sull'Asse III necessitavano di immediati approfondimenti e rafforzamenti.

Per questo il Ministero ha deciso di richiedere il rafforzamento dei servizi relativi al servizio di Assistenza Tecnica, a quello di supporto all'Autorità di Audit e al Monitoraggio del PO. L'entità delle prestazioni stimate ha necessitato del ricorso alla procedura negoziata prevista e regolata dall'art. 57, comma 5, lett. b) del D.Lgs. 163/06 la quale espressamente prevede che si possa ricorrere alla citata procedura per: *"nuovi servizi consistenti nella ripetizione di servizi analoghi già affidati all'operatore economico aggiudicatario del contratto iniziale dalla medesima stazione appaltante,*

a condizione che tali servizi siano conformi a un progetto di base e che tale progetto sia stato oggetto di un primo contratto aggiudicato secondo una procedura aperta o ristretta; in questa ipotesi la possibilità del ricorso alla procedura negoziata senza bando è consentita solo nei tre anni successivi alla stipulazione del contratto iniziale e deve essere indicata nel bando del contratto originario; l'importo complessivo stimato dei servizi successivi è computato per la determinazione del valore globale del contratto, ai fini delle soglie di cui all'art. 28".

Quindi, per quanto attiene al profilo qualitativo dell'Asse III, al 31.12.2012, si annovera la selezione di tre nuovi interventi nell'ambito dell'Obiettivo Operativo III.1.

Tabella 17 – Nuovi interventi Asse III inseriti con Decreto 10920 del 18.12.2012

Linea di intervento	Titolo Progetto	Spesa totale ammissibile	Beneficiario
III.1.1	Assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON REM - atto aggiuntivo	2.063.270,22	MIT
III.1.2	Monitoraggio del PON reti e Mobilità 2007-2013 - atto aggiuntivo	1.547.398,22	MIT
III.1.4	Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013 - atto aggiuntivo	1.041.810,00	MIT

Per quanto riguarda il principio di flessibilità di cui all'art. 34,2 del Regolamento (CE) 1083/2006, al 31.12.2012 non vi sono informazioni da fornire in proposito. Tuttavia, 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.

3.3.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

A fronte della necessità di rafforzare le procedure di Gestione e Controllo del Programma, con riferimento agli Assi I e II, si è provveduto ad una puntualizzazione e ad una sistematizzazione delle procedure e dei flussi operativi anche dell'Asse III, in funzione di una maggiore uniformità con gli altri Assi, sia nell'ambito dell'attuazione fisica e finanziaria che delle attività dei Controlli di primo livello. Tale ridefinizione è stata declinata all'interno della nuova manualistica (comprensiva dei relativi allegati) messa a disposizione degli utenti (Manuale Operativo delle Procedure v. 8.0) e nell'ambito della procedura di aggiornamento della pista di controllo.

4. GRANDI PROGETTI

L'Elenco indicativo dei Grandi Progetti redatto in fase di programmazione, che prevedeva che sul PON venissero finanziati 8 Grandi Progetti, è stato oggetto di successivi aggiornamenti e verifiche, tutti formalizzati in appositi Decreti Dirigenziali e presentati alle diverse sedute del Comitato di Sorveglianza, che hanno portato a 13 il numero dei Grandi Progetti attualmente ammissibili a finanziamento.

Nell'ambito del processo di rimodulazione del PO si è provveduto, su richiesta della CE, ad aggiornare l'Allegato II – Elenco indicativo dei Grandi Progetti, nonché gli elenchi indicativi dei Grandi Progetti riportati nel testo del Programma Operativo.

La tabella seguente mostra l'elenco dei Grandi Progetti al 31.12.2012, con evidenza:

- del Beneficiario dell'intervento;
- del costo totale ammesso a finanziamento;
- dell'avanzamento finanziario in termini di spesa certificata alla Commissione europea;
- dell'attuale iter procedurale;
- dello status approvativo del relativo formulario.

Tabella 18 – Elenco dei Grandi Progetti

Titolo Progetto	Beneficiario	Costo Totale	Avanzamento finanziario (Spesa certificata)	Fase in Corso	GP
Caserta-Foggia: raddoppio Orsara-Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	RFI	36.000.000,00	15.351.673,75	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	RFI	€ 29.000.000,00	24.000.461,71	Esecuzione	Scheda decisa e ripresentata in attesa di nuova decisione
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	RFI	63.373.328,00	50.250.764,18	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	RFI	€ 129.247.174,00	21.061.533,09	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	€ 333.000.000,00	84.495.340,23	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	AP	139.540.000,00	-	Progettazione Definitiva	Scheda decisa
Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	AP	7.060.000,00	-	Esecuzione Lavori	
S.S.N. 106 Jonica- Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	ANAS	€ 179.316.288,68	17.426,92	Progettazione Esecutiva	Scheda decisa

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2012

Titolo Progetto	Beneficiario	Costo Totale	Avanzamento finanziario (Spesa certificata)	Fase in Corso	GP
Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta – Consolidamento banchine	AP	26.310.000,00		Progettazione Definitiva	Scheda decisa (2013)
Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta – Relizzazione banchina containere II stralcio	AP	35.700.000,00		Progettazione Esecutiva	
Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta – Relizzazione banchina containere I stralcio	AP	19.240.000,00		Progettazione Definitiva	
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicoeca-Targia	RFI	€ 76.000.000,00		Esecuzione lavori	Scheda presentata (SFC)
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	ANAS	€ 128.000.225,32		Progettazione esecutiva	Scheda decisa
S.S. 96. Lavori di ammodernamento ed adeguamento della sez. tipo B del CdS del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto: II stralcio dal km 84+154 al km 94+040	ANAS	€ 80.761.230,59		Progettazione Esecutiva	
Variante ai lavori di adeguamento alla sezione III delle norme CNR della S.S. 96 (Barese) - tronco: variante di Altamura - I lotto S.S. 96 dal km 84+154 (inizio variante di altamura) al 81+300 (innesto con la S.S. 99)	ANAS	€ 27.993.853,54		Progettazione Esecutiva	
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	RFI	€ 129.000.000,00		Progettazione Esecutiva	Scheda decisa (2013)
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	RFI	€ 153.000.000,00		Progettazione Definitiva	Scheda presentata (SFC)
Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli	RFI	€ 77.000.000,00		Progettazione Derfinitiva	Scheda presentata (SFC)

5. ASSISTENZA TECNICA

Nell’ambito del processo di modifica del PO conclusosi con Decisione C(2013) 999 del 1 marzo 2013 è stato rimodulato anche l’importo finanziario in dotazione dell’Asse III – Assistenza Tecnica.

Le motivazioni di un incremento delle risorse dedicate alle attività di gestione, sorveglianza e comunicazione risiedono nell’esistenza di fabbisogni, già riconosciuti all’interno del Piano di Assistenza Tecnica approvato nel maggio 2011, e non previsti nell’ambito dei servizi già in essere.

Tra questi emergono – in particolar modo, ma non in via esclusiva – quelli afferenti il monitoraggio ambientale e i controlli di 1° livello (entrambi adempimenti comunitari), ai quali si affiancano lo sviluppo della strategia integrata in tema di ITS (piattaforma) e il supporto all’Organismo Intermedio ENAC (individuato successivamente all’approvazione del PON).

Si sottolinea che tale incremento è avvenuto nel pieno rispetto dei massimali consentiti a livello regolamentare (4%).

6. INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ

6.1 ATTUAZIONE DEL PIANO DI COMUNICAZIONE

L'attività di comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013 si svolge nell'ambito del contratto prot. 3216 di Rep. del 16 aprile 2009 e s.m.i., stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il R.T.I. composto dalle società OC&M Srl – Renzi & Partners Srl – Vox Communication Srl (ex National Computer Snc) – Soleil 2000 Srl.

Nello specifico si dà evidenza delle attività poste in essere nell'annualità 2012 :

➤ **Eventi (convegni, seminari e workshop).** Tra il mese di maggio e quello di dicembre 2012 sono stati realizzati due eventi, di cui uno tenutosi a Roma (11 dicembre 2012) ed uno a Reggio Calabria (14 dicembre 2012).

- In relazione all'attivazione della Linea di Intervento I.4.1 "Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche" si è tenuto a Roma – presso il Palazzetto Mattei di Villa Celimontana – il convegno nazionale di presentazione del relativo invito alla presentazione di proposte progettuali (11 dicembre 2012).

Il Convegno si è articolato in tre momenti:

- **Sezione istituzionale:** con gli interventi della dott.ssa Maria Margherita Migliaccio (Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali) e dell'arch. Cynthia Fico (Dirigente Div. II - Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità 2007-2013);
 - **Sezione tecnica:** una tavola rotonda che ha coinvolto gli interporti (Interporti Siciliani ed Interporto regionale della Puglia), gli operatori del settore della logistica (Assologistica e la società Geodis Logistics Italia) ed il mondo accademico (rappresentante dell'Università degli Studi Mediterranea);
 - **Question Time:** un momento di approfondimento per tutti gli operatori presenti in sala che hanno potuto formulare quesiti e ricevere chiarimenti in merito all'invito.
- Il 14 dicembre 2012 si è tenuta presso l'Università degli studi Mediterranea di Reggio Calabria la prima delle quattro Lectio Magistralis che coinvolgeranno gli studenti dei principali Atenei delle regioni Convergenza sui temi d'interesse del Programma. In particolare, la Lectio si è sostanziata nell'intervento dedicato alla tematica dell'impatto ambientale delle infrastrutture e delle reti di trasporto delle merci effettuato dal Prof. Karrer – ordinario di Urbanistica presso l'Università degli Studi La Sapienza di Roma.

➤ **Sito web.** Il sito web (<http://ponreti.mit.gov.it/>) viene sottoposto ad una costante attività di manutenzione ordinaria dell'applicativo e di aggiornamento di dati. Ne è stata, inoltre, avviata una riorganizzazione, al fine di migliorarne la qualità e le procedure di aggiornamento. In particolare, in questo primo periodo, sono state interessate le sezioni *Interventi>Elenco Progetti, Documentazione, Area Stampa e Comunicazione>Eventi e News*.

Nella sezione dedicata alla *Comunicazione>Obblighi di Informazione*, al fine di facilitare i Beneficiari al rispetto degli adempimenti comunitari in tema di informazione e pubblicità, sono stati pubblicati i *layout* contenenti le caratteristiche tecniche dei cartelli di cantiere e delle targhe

esplicative permanenti e sono stati resi disponibili per il *download* i loghi del Ministero, del PON Reti e Mobilità, dell’Unione europea e del QSN (formati JPG e vettoriale).

Infine, è stato pubblicato, sia in Homepage che nella sezione del sito dedicata alla Comunicazione, l’Elenco dei Beneficiari contenente i nominativi degli stessi, i progetti finanziati e l’importo suddiviso in impegnato, certificato ed erogato (art. 7 del Reg. CE 1828/2006).

- **Pubblicazioni e materiali di supporto.** Nel corso del 2012 è stato pubblicato un nuovo quaderno dal titolo “*Le politiche del trasporto delle merci in Europa e nel Sud Italia*” facente parte della collana i *Quaderni del PON Reti e Mobilità 2007-2013*, dedicato al tema della politica europea dei trasporti con un focus sui porti ed interporti finanziati nell’ambito del Programma.

È stata, inoltre, pubblicata una brochure (n. 500 copie) dedicata agli ITS (Intelligent Transportation Systems).

Sono stati, infine, prodotti i seguenti gadget personalizzati con la creatività del Programma:

- cartelline con elastico (n. 1.000);
- block notes (n. 1.000);
- shopper (n. 1.000);
- usb (n. 500);
- penne (n. 1000);
- matite (n. 1.000).

- **Fiere.** Il Programma ha partecipato a quattro manifestazioni fieristiche: Mobility Tech (Napoli, 11-12 giugno 2012), Green City Energy MED (Bari, 12 – 13 novembre 2012), Global Logistics Exposummit (Lago di Garda – Lazise, 21 – 22 novembre 2012) e Port & Shipping Tech (Genova, 29 – 30 novembre 2012).

Per quanto riguarda lo stand è stato realizzato, per le fiere di novembre, un nuovo progetto grafico caratterizzato dall’utilizzo delle fotografie del concorso fotografico “Cattura il Movimento” e da una palette cromatica contrassegnata dal nero come colore di sfondo e da colori differenziati in funzione delle diverse modalità di trasporto.

In particolare, la fiera Green City Energy MED – svoltasi presso l’Università degli Studi Aldo Moro di Bari - è stata affiancata, nell’area adiacente al desk informativo, dall’allestimento della mostra fotografica legata al concorso “Cattura il movimento”.

La fiera Global Logistics Exposummit ha rappresentato un importante momento di incontro con gli operatori del settore della logistica ed uno strumento per veicolare le informazioni relative all’attivazione della Linea d’Intervento I.4.1 “Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche”.

Infine, nel corso della manifestazione Port & Shipping Tech, l’Arch. Cynthia Fico -Autorità di Gestione del Programma – e l’Ing. Giovanni Infante hanno avuto modo di partecipare con due interventi dedicati al PON Reti e Mobilità alla conferenza dal titolo “Il porto diventa Smart: progetti, tecnologie e soluzioni ICT per lo sviluppo competitivo della logistica portuale” – seconda sessione “Evoluzione del contesto istituzionale nazionale”.

Nel corso delle rassegne fieristiche sono stati distribuiti sia le pubblicazioni che i gadget.

➤ **Servizi Pubblicitari.** La campagna pubblicitaria si è articolata in due flight (periodo giugno – dicembre 2012) ed ha utilizzato i media di seguito riportati:

- **Stampa quotidiana nazionale e locale:** n. 16 avvisi complessivi su IlSole24Ore (n. 1 avviso), Il Messaggero (n. 2 avvisi), Il Mattino (n. 2 avvisi), La Gazzetta del Sud (n. 2 avvisi), il Quotidiano di Puglia (n. 2 avvisi), La Gazzetta del Mezzogiorno (n. 2 avvisi), La Sicilia (n. 2 avvisi), Il Giornale di Sicilia (n. 2 avviso), Calabria Ora (n. 1 avviso). Sono stati, inoltre, realizzati n. 3 publiredazionali pubblicati su Milano Finanza, Italia Oggi ed IlSole24Ore.
- **Stampa periodica istituzionale:** n. 19 avvisi complessivi su Il Libro dei Fatti (n. 2 avvisi), Ambiente (n. 1 avviso), UPI – Unione Province Italiane (n. 1 avviso), Anci Rivista (n. 3 avvisi), Il Carabiniere (n. 3 avvisi), Il Finanziere (n. 3 avvisi), Polizia Moderna (n. 3 avvisi), Forestale (n. 3 avvisi).
- **Radio locali:** per un totale di 1.092 spot sulle seguenti emittenti: Radio Margherita (168), Radio Marte (42), Radio Cuore (42), Radio Alfa (42), Radio Bussola 24 (42), Radio Magic (42), Radio Magic 2 (42), Radio Italia Anni 60 (42), Radio Puglia (42), Radio Salento (42), Radio Selene (42), Radio Venere Solo Musica Italiana (42), Radio Juke Box (84), Studio 54 Network (42), Radio Enne Lamezia (42), Radio Ricordi (42), Radio Italianissima (42), RLB Radio Libera Bisignano (42), Radio Sound (42), Radio Telecolor (42), Radio Antenna dello Stretto (42), Radio Smile (42).
- **Web:** totale complessivo impression 30.271.675.
- **Focus online:** n. 18 editoriali veicolati attraverso le principali agenzie stampa nazionali e sui portali online.
- **Televisioni locali:** totale di n. 1.128 passaggi dello spot istituzionale su le seguenti emittenti: Reggio TV (72), Calabria TV (72), Telespazio TV (72), Video Calabria (80), Napoli Canale 21 (72), Telecapri (80), Telecapri Notizie (80), Telecapri Sport (80), Telerama (72), Telenorba (80), Antenna Sicilia (80), RTP Messina (72), Telecolor (72), TGS TeleGiornale Sicilia (72), Videomediterraneo (72).
- **Esterna statica:** n. 653 affissioni articolate come di seguito riportato: Roma (n. 200 poster 400x300), Napoli (n. 250 pensiline illuminate e n. 30 poster), Bari (n. 50 poster), Catanzaro (n. 10 poster), Reggio Calabria (n. 8 poster), Palermo (n. 55 poster), Catania (n. 50 poster). Inoltre, nella città di Roma ci sono stati 1845 passaggi dello spot dedicato al Programma sui mezzi pubblici (autobus e metro).

➤ **Concorso fotografico.** Il 9 maggio 2012, in occasione della festa dell'Europa, si è svolta a Roma, presso l'Acquario Romano – Casa dell'Architettura, la premiazione del concorso fotografico "Cattura il Movimento". Il programma della giornata si è articolato in due momenti: nella mattina la sessione istituzionale dedicata al PON Reti e Mobilità con un focus sul tema della logistica e nel pomeriggio la premiazione dei vincitori del concorso fotografico. Si è, inoltre, proceduto all'allestimento di una mostra fotografica ed alla distribuzione di un catalogo contenente una selezione delle immagini del concorso.

Nel corso del secondo semestre del 2012, infine, è stata svolta un'attività propedeutica per la realizzazione di un nuovo concorso video - fotografico dal titolo "Visioni sostenibili. Istanti e racconti della connessione tra il sistema delle infrastrutture e della logistica con l'ambiente".

Questa iniziativa si pone come obiettivo quello di stimolare i partecipanti a ritrarre le dinamiche della logistica nel suo diretto rapporto con il territorio circostante.

In particolare sono state realizzate le attività di seguito esposte:

- progettazione degli elementi identificativi del concorso ossia: logo, lettering, colori, composizione grafica, banner;
- realizzazione del sito internet dedicato al concorso (www.visioni-sostenibili.it): che rappresenta il canale principale di questa iniziativa di comunicazione;
- ideazione e produzione dello spot ufficiale: un video in time-lapse che pone in evidenza, mediante il ritmo accelerato, la frenesia e l'operosità del sistema di movimentazione delle merci;

realizzazione di materiali below the line (locandine, banner, flyer e cartoline).

Il concorso avrà una durata di due mesi (24 gennaio – 24 marzo 2013) e si concluderà con un evento di premiazione e la pubblicazione di un catalogo multimediale.

7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA

Nell'annualità di riferimento del presente RAE si registrano, seppure con diversi gradi di intensità, segnali di avanzamento a livello sia **finanziario** che **fisico**, accompagnati dal buon esito di un insieme di azioni posto in essere sotto il **profilo della governance e dei meccanismi di gestione e sorveglianza**, teso ad assicurare una efficace implementazione della strategia complessiva del PON. Nel corso del **2012** è proseguita, infatti, l'azione di sorveglianza nonché **revisione e rilettura delle progettualità inizialmente ammesse a finanziamento**. L'AdG ha portato a conclusione il processo di **sorveglianza rafforzata** – articolato in **tre cicli** settembre-novembre 2011, aprile-maggio 2012 e settembre-ottobre 2012 – che, nel solo 2012, ha previsto 24 incontri che hanno consentito l'analisi di 83 progetti.

In particolare, il processo di sorveglianza rafforzata ha consentito di portare ad una prima quantificazione delle risorse a rischio di non rientrare nelle tempistiche normate per la realizzazione di spese ammissibili, comportando la **contestuale adesione alla terza fase del Piano di Azione e Coesione**, per un importo pari a circa 173 milioni di euro, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale ed in toto ri-orientati su tematiche afferenti alle infrastrutture ed ai trasporti.

Inoltre, anche il quadro complessivo progettuale delle risorse rimaste in capo al budget del PO ha subito una rimodulazione che ha trovato formalizzazione con **l'emanazione del VII decreto, prot. n. 10920, del 18.12.2012**.

Per quanto concerne lo svolgimento delle attività di controllo, l'Unità di Controlli di I livello ha controllato spese e procedure di aggiudicazione per circa 150 milioni di euro nel solo 2012 e circa 450 milioni di euro in totale, tra 2009 e 2012, con un incremento di 60 milioni netti solo nell'ultima annualità.

Attività	2009-2011	2012	TOTALE CUMULATO
Controlli di I livello svolti	n. 32	n. 22	N. 54
Spesa controllata	€ 320.102.674,35	€ 186.163.858,48	€ 506.266.532,83
Spesa certificata	€ 315.032.690,16	€ 127.498.550,56	€ 442.531.240,72
Spesa pagata	€ 239.526.274,65	€ 123.452.125,90	€ 362.978.400,55
Schede OLAF inviate	n. 0	n. 26	N. 26

Vale altresì segnalare come, a dicembre 2012, dopo una gravosa attività istruttoria durata circa un anno, è stata ottenuta la decisione di aiuto di Stato compatibile, da parte della Commissione Europea per quanto attiene al Grande Progetto finanziato per **l'Hub Portuale di Augusta**, a seguito delle modifiche negli orientamenti normativi intervenute a seguito della sentenza di marzo 2011 emessa dalla Corte di Giustizia Europea per "Leipzig-Halle Flughafen".

E' stata svolta inoltre **un'intensa attività di concertazione con gli Enti e i territori interessati** dal Programma, attivando appositi **"Focus territoriali"** per il coordinamento delle azioni sul sistema dei trasporti svolte a livello centrale e locale e contribuendo alla finalizzazione di rilevanti atti di programmazione negoziata come l'Accordo di Programma Quadro "Porto di Gioia Tauro", o come **l'Accordo per lo Sviluppo del quadrante Orientale della Sicilia** (firmato nel luglio 2012).

7.1 SINTESI DEI PRINCIPALI PROGRESSI REGISTRATI AL 31.12.2012

7.1.1 Avanzamento finanziario

Per quanto attiene l'avanzamento finanziario del Programma si restituiscono i dati nella tabella sottostante.

ANNO	ASSI PO	N. Progetti	Contributo Totale	Costo Ammesso	Impegni al 31.12		Pagamenti effettuati 31.12		Pagamenti certificati 31.12.2012	
			[a]	[b]	[c]	Capacità di impegno [c]/[a]	[d]	Capacità di spesa [d]/[a]	[e]	Performance finanziaria [e]/[a]
2011	ASSE I	44	1.517.162.032,0	1.258.687.131,8	304.992.343,47	20,10%	130.213.262,00	8,58%	185.015.109,19	12%
	ASSE II	25	1.193.803.340,0	1.325.748.169,0	386.061.778,90	32,34%	155.509.022,60	13,03%	113.624.620,14	10%
	ASSE III	13	38.492.410,0	38.377.795,8	36.403.759,96	94,57%	10.757.547,55	27,95%	16.392.960,84	43%
	TOTALE	82	2.749.457.782,0	2.622.813.096,7	727.457.882,33	26,46%	296.479.832,15	11%	315.032.690,17	11%
2012	ASSE I	44	1.517.162.032,0	1.234.407.411,2	923.471.629,3	61%	330.609.696,21	22%	224.996.485,95	15%
	ASSE II	28	1.193.803.340,0	1.338.807.342,0	897.142.777,3	75%	238.634.888,62	20%	200.619.341,23	17%
	ASSE III	16	38.492.410,0	43.030.274,3	36.725.478,7	95%	23.436.155,41	61%	16.392.960,84	43%
	TOTALE	88	2.749.457.782,0	2.616.245.027,4	1.857.339.885,25	67,55%	592.680.740,24	22%	442.008.788,02	16%

Il PON registra al 31.12.2012 uno stato di avanzamento delle risorse impegnate pari a circa il 70% del Costo ammesso mentre il livello dei pagamenti rappresenta il 22% di avanzamento sul totale delle risorse allocate.

Rispetto al 31.12.2011, si rileva a fronte di una crescita della capacità di spesa del Programma che passa dal 16% al 22% una significativa crescita della capacità di impegno che dal 27% passa al 67%.

7.1.2 Avanzamento fisico

Dal punto di vista delle **realizzazioni fisiche** nel corso del 2012 il Programma non registra significativi scostamenti rispetto al 2011, confermando pertanto il dato relativo alla conclusione degli interventi di adeguamento infrastrutturale e potenziamento tecnologico riconducibili a circa 733 km di **rete ferroviaria** ristrutturata, 728 dei quali "TEN" e 6 km di "nuova realizzazione", accompagnati da 132 "impianti e sistemi tecnologici". La valorizzazione complessiva è riferita a tre interventi dell'Asse I e tre interventi dell'Asse II. Si conferma il dato relativo all'intervento tecnologico in ambito aeroportuale.

Per il settore portuale, alla valorizzazione degli indicatori relativi all'intervento del Porto di Messina - Ampliamento delle banchine Vespri e Colapesce - si aggiunge il completamento nel Porto di Gioia Tauro - Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo - che ha interessato 345 metri lineari di accosti.

Tabella 19.1 – Quadro degli indicatori di realizzazione valorizzati per gli Assi I e II. Valori RAE 2010 - RAE 2011

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento					
			2007	2008	2009	2010	2011	2012
Km di nuove ferrovie (core 17) (km)	0	54					6	6
Km di ferrovie TEN (core 18) (km)	0	950					728,19	728,19
Km di ferrovie ristrutturare (core 19) (km)	0	960					733,19	733,19
Porti- lunghezza accosti (ml)	400	2.700				455	455	800
Porti - superficie delle banchine (mq)	3.500	176.800				16.000	16.000	16.000
Impianti e sistemi tecnologici (numero)	0	151					132	132
Impianti e sistemi tecnologici (Ferrovie+ aeroporti) (numero)	0	6				1	1	1

Al netto dei progetti di Asse III, vi sono **9 progetti conclusi** al 31.12.2012 dei 72 selezionati sull'Asse I e II, di cui **6 progetti ferroviari**, **1 nel settore ITS aeroportuale** e **2 progetti in ambito portuale** (Autostrade del Mare). Tali progetti conclusi rappresentano il 12% circa del numero di progetti complessivamente finanziati.

Dei 9 progetti conclusi, cinque (3 ferroviari, 2 portuali) sono inclusi nell'Asse I e quattro (3 ferroviari, 1 aeroportuale) nell'Asse II del Programma.

Giova evidenziare, inoltre, che alla data di riferimento del presente RAE il Programma conferma l'**attribuzione di una consistente quota di risorse alle modalità di trasporto sostenibili** quindi a favore del perseguimento degli obiettivi della strategia rinnovata di Lisbona. Infatti il trasporto ferroviario e quello portuale continuano ad attestarsi su importi molto prossimi a quelli programmati, mentre quelli relativi ai sistemi di trasporto intelligenti, invece, si rileva una quota di risorse assegnate superiore al programmato (delta positivo pari al 6%), che viene infatti rimodulata nella versione aggiornata del PO revisionato.

In merito alle realizzazioni fisiche dell'Asse III, come si evince dai dati di avanzamento riportati in Tabella 19.2, al 31.12.2012 tale Asse **mostra avanzamenti significativi rispetto all'annualità precedente** in relazione ai target fissati, soprattutto per le due tipologie di indicatori "eventi" e "prodotti informativi e pubblicitari", riferiti alla comunicazione PON e afferenti all'Obiettivo operativo III.2.

Per quanto riguarda i valori di avanzamento relativi ai *contratti* stipulati, si precisa che il consistente incremento registrato tra i valori 2011 e 2012 deriva da una più puntuale ricognizione dei contratti attivati nell'ambito dei progetti dedicati all'acquisizione delle risorse tecnico-specialistiche e strumentali necessarie a garantire una efficiente, efficace e trasparente gestione operativa del Programma (Obiettivo operativo III.1)

Tabella 19.2 – Quadro degli indicatori di realizzazione valorizzati per l'Asse III. Valori RAE 2011 - RAE 2012

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento	
			2011	2012
Contratti (numero)	0	40	10	39
Eventi (numero)	0	25	11	19
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	16	26

7.1.3 Rafforzamento della governance e dei meccanismi di gestione e sorveglianza

Progressi maggiormente significativi si registrano con riferimento alla sfera **attuativo-gestionale**, sulla quale nel corso del 2012 l'Autorità di Gestione ha operato, prioritariamente, mobilitando azioni tese a:

1. **rimodulare il Piano Finanziario del Programma** e la connessa ripartizione indicativa per linee di intervento, in virtù del mutato contesto sociale, economico e, conseguentemente strategico, modificando anche il tasso di cofinanziamento nazionale prendendo le mosse dagli assunti del Piano di Azione e Coesione;
2. **assestare le Linee di Intervento già attivate** a fronte di alcune criticità manifestatesi negli anni precedenti ed acuitesi nel corso del 2011 e, conseguentemente, **individuare progettualità sostitutive** di interventi connotati da problematiche di ordine procedurale, non superabili in tempi compatibili con il ciclo di programmazione;
3. **attivare concretamente tutte le Linee di Intervento** previste dal PON, con particolare riferimento alla linea I.4.1 – regimi di aiuto alle imprese del settore della logistica (n.b. il bando correlato è stato pubblicato nel 2013 e si è chiuso nell'aprile 2013);
4. **potenziare le attività di sorveglianza e di monitoraggio** soprattutto con riferimento all'andamento dei singoli progetti, anche approntando appositi strumenti e metodi di lavoro;
5. **rafforzare il Manuale Operativo delle Procedure dell'Autorità di Gestione;**
6. **approntare un Manuale Operativo delle Procedure dell'Autorità di Certificazione;**
7. proseguire nella **logica di governance** avviata già con il Protocollo d'Intesa "Potenziamento commerciale e del trasporto intermodale delle merci nel quadrante sud orientale della Sicilia" per la messa a sistema di una serie di interventi in aree specifiche del sud Italia.

Rispetto al punto 2, a fronte delle criticità riscontrate sia nel portare a compimento alcuni interventi ferroviari già previsti (Nodo di Bari, Variante AV/AC Napoli-Cancello, Vesuvio est) che nella possibilità di attuare un Grande Progetto stradale (la Licodia-Eubea), nonché nei forti ritardi connessi ad alcuni interventi portuali (porto di Napoli, lotto Distripark sull'AP Taranto), l'azione dell'Autorità di Gestione si è concentrata prevalentemente sulla selezione di interventi afferenti al **settore ITS ed interportuale** in quanto connotati dall'assenza di rischi significativi (buoni livelli di *performance*) e supportati da cronoprogrammi coerenti con la tempistica dell'attuale ciclo di programmazione.

Si sottolinea inoltre, con riguardo alla linea **I.4.1 dedicata agli incentivi a favore degli operatori della logistica**, l'invito è stato pubblicato in data 30.01.2013 e, alla data della sua chiusura, sono pervenute 11 candidature attualmente in fase di valutazione.

Contestualmente alla revisione del PO, è stato portato a definitivo compimento il **percorso di revisione sull'intero set di indicatori** con l'obiettivo di dotare il Programma di strumenti più efficaci per la misurazione dei risultati di breve, medio e lungo periodo progressivamente

conseguiti, nonché per monitorare fino alla conclusione degli interventi l'evoluzione delle variabili di contesto più significative. Il set consolidato è stato creato in sinergia con UVAL e CE.

Il sistema informativo di monitoraggio (SIPONREM) è stato utilizzato nel corso del II e III ciclo di analisi di rischio, avviata già nel 2011 consentendo di sfruttare appieno le sue funzionalità per l'analisi e la rappresentazione dei dati di monitoraggio.

Nel corso del 2012 le attività relative al **monitoraggio dei potenziali effetti ambientali del PON** sono proseguite con la realizzazione del documento *"Gli interventi del PON Reti e Mobilità. Elementi per il monitoraggio ambientale del Programma"* restituente, per ciascun intervento, lo stato degli adempimenti/atti amministrativi esistenti e mancanti sotto il profilo ambientale, le criticità più rilevanti e le indicazioni operative utili a risolvere i problemi e/o ad accelerare gli iter approvativi/autorizzativi.

Sono stati, inoltre, realizzati degli approfondimenti funzionali alla definizione delle caratteristiche del **sistema informativo territoriale** necessario all'efficace conduzione delle attività di **monitoraggio ambientale del Programma**.

La documentazione relativa al Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del PON è stata, altresì, utilizzata al fine di fornire un contributo alla predisposizione dell'*Annuario 2012 della Rete Ambientale*, realizzato nell'ambito delle attività della **Rete delle Autorità Ambientali e delle Autorità di Gestione**.

Sempre sotto il profilo attuativo-gestionale, un altro ambito in cui si registrano avanzamenti di rilievo è rappresentato dal **Sistema di Gestione e Controllo del PON**.

Nel corso dell'annualità 2012, infatti, sono state implementate tutte le modifiche necessarie al superamento delle criticità evidenziate dagli organismi di controllo (Commissione Europea, Corte dei Conti Europea e Autorità di Audit). Si sottolinea, infatti, che grazie alle innovazioni apportate dall'Autorità di Gestione tutti i rapporti d'audit - relativi a verifiche effettuate nelle precedenti annualità - sono stati chiusi confermando il buon funzionamento del Sistema di Gestione e Controllo.

A conferma degli avanzamenti registrati, si segnala che nell'ultimo Rapporto Annuale di Controllo è stata evidenziata l'assenza di problemi sistemici e la necessità di alcuni miglioramenti marginali.

A tal proposito, si fa presente che il MOP ha subito **due** implementazioni nell'annualità 2012 funzionali al recepimento delle modifiche procedurali e organizzative del Programma:

1. **Con nota n. 327 del 20 settembre 2012** l'Autorità di Gestione ha approvato, al fine di fornire strumenti più efficaci ed efficienti per affrontare le problematiche emerse nell'attuazione del Programma e le criticità evidenziate dai diversi *auditors*, la razionalizzazione del Sistema di Gestione e Controllo e una mappatura dettagliata del Circuito Finanziario del programma. **In tale occasione si è proceduto all'aggiornamento del Manuale Operativo delle Procedure dell'Autorità di Gestione (v. 7) e alla redazione ex novo del Manuale Operativo delle Procedure dell'Autorità di Certificazione (v. 1).**
2. **Con nota n. 492 del 20 dicembre 2012**, l'Autorità di Gestione ha approvato il **Manuale Operativo delle Procedure dell'Autorità di Gestione v.8**, al fine di recepire le modifiche apportate alla procedura di richiesta di **prefinanziamento da parte dei Beneficiari**, nonché per integrare gli **ulteriori cambiamenti organizzativi** avvenuti nella *Divisione 2* –

Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità e della Divisione 6 – Autorità di pagamento ai sensi dei Regolamenti comunitari.

Per il dettaglio delle modifiche al MOP, si veda il relativo § 2.3.3.

Infine, a seguito del rapporto d'audit acquisito con protocollo AdG n. 6025 del 09 luglio 2012, sia stato modificato il **format della check list di controllo documentale-finanziario relativamente all'Asse III**, come comunicato all'Autorità di Audit con nota **AdG n. 785 del 24 gennaio 2013**. Tale nuovo format è stato conseguentemente caricato sul sito del Programma Operativo.²⁰

7.2 PUNTI DI CRITICITÀ E ATTENZIONE

Nonostante le numerose attività condotte e sopra rappresentate per il miglioramento della governance e della complessiva performance del programma, a tutt'oggi si rilevano ancora criticità attuative, con specifico riferimento agli Assi prioritari I e II.

Tali riflessioni scaturiscono dall'analisi degli indicatori di realizzazione, e da quella delle previsioni di spesa e rendicontazione fornite dai Beneficiari, con particolare riferimento al dato al primo trimestre 2013. Questo aspetto riguarda in misura principale gli interventi ferroviari.

Il programma sconta le difficoltà sistemiche legate alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, con criticità esemplari nell'ambito delle procedure autorizzative ed approvative, legate alla complessità specifica della normativa nazionale in materia.

Altro fattore che, fuor di dubbio, sta avendo precipue ripercussioni negative sull'attuazione degli interventi finanziati a valere sul PON è la recente interpretazione europea in materia di aiuti di stato alle infrastrutture.

Sebbene l'AdG abbia avviato le attività di notifica di aiuto compatibile per alcune delle progettualità del parco PON, ciononostante l'alea legata alla decisione di compatibilità da parte della CE, nonché sul quantum dell'aiuto concedibile, stanno influenzando profondamente le tempistiche di aggiudicazione da parte dei Beneficiari, che sono impossibilitati a perfezionare le risultanze di gara prima degli esiti della notifica.

L'AdG ha posto in essere tutte le competenze specifiche ma, unitamente alle questioni burocratiche, persistono incertezze, causa delle serie implicazioni sull'intero quadro progettuale PON, per il quale, anche in vista di una definitiva risoluzione della questione anche rispetto alla programmazione 2014-2020, si continua a ritenere auspicabile la strutturazione di regimi quadro a livello nazionale.

Sempre con riferimento all'ambito di implementazione procedurale, restano da segnalare altri elementi, riportati di seguito:

- alcune delle progettualità ammesse a finanziamento scontano un livello del tutto insufficiente di maturità, tale da comprometterne seriamente la realizzabilità entro i termini regolamentari;
- si sono rilevate una serie di difficoltà nell'ottenimento di autorizzazioni ambientali;
- ci sono state una serie di difficoltà nell'ottenimento di autorizzazioni in seno al CIPE;
- la comunicazione delle criticità da parte del Beneficiario non è stata sempre tempestiva.

²⁰ Ad oggi, è stato avviato l'iter relativo alla modifica dell'allegato n. 12 "Domanda di Rimborso" e n. 13 "Domanda di Rimborso RFT" a seguito della modifica del tasso di cofinanziamento comunitario.

Tutti questi elementi configurano una situazione rispetto alla quale si rileva una necessità di approccio sistemico, da mutarsi sotto molti aspetti a livello di Paese, ai fini di una corretta implementazione di un programma che finanzia grandi opere infrastrutturali.

Come già ribadito nello scorso rapporto, azioni correttive per il superamento di tali criticità potranno dunque fondarsi non solo su un utilizzo ciclico degli strumenti, per agevolare il monitoraggio sull'attuazione e lo scambio di informazioni e documentazione sul contenuto progettuale degli interventi, ma anche richiamando tutti i Beneficiari a:

- una **corresponsabilità nel conseguimento degli obiettivi di spesa**;
- il **rispetto degli oneri stabiliti nelle Convenzioni** in merito a un tempestivo e maggiormente esaustivo trasferimento dei dati e delle informazioni in loro possesso;
- all'individuazione, di concerto con l'AdG, degli **interventi** (soprattutto i Grandi Progetti) **non completabili** entro il 31 dicembre 2015, provvedendo ad articularli in "fasi" a partire dalla definizione dello specifico "oggetto fisico" per il quale andrà riconosciuto il cofinanziamento UE nell'attuale ciclo di programmazione, in aggiunta a quanto già comunicato, in via indicativa, alla CE nel dicembre 2012.