



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 31.12.2011

Data di elaborazione:	27.06.2012
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.....	13
2.1.3 Ripartizione relativa all'uso dei Fondi.....	15
2.1.4 Progressi conseguiti nel finanziamento e nell'attuazione degli strumenti di ingegneria finanziaria ex art. 44	17
2.1.5 Sostegno ripartito per gruppi di destinatari	17
2.1.6 Sostegno restituito o riutilizzato	28
2.1.7 Analisi qualitativa.....	28
2.2 RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO	30
2.2.1 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di appalti pubblici	30
2.2.2 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di concorrenza.....	31
2.2.3 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di ambiente.....	32
2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI	33
2.3.1 Principali problemi nell'implementazione del Programma Operativo	33
2.3.2 Sintesi dei problemi/criticità individuati nell'ambito del rapporto annuale di controllo	35
2.3.3 Processo di revisione delle procedure di gestione e controllo	36
2.4 MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE	36
2.4.1 Le dinamiche nel trasporto merci	37
2.4.2 L'evoluzione del quadro legislativo: "Accelerazione della spesa e investimenti in infrastrutture".....	39
2.4.3 L'evoluzione nelle politiche per i trasporti	41
2.4.4 L'Organismo Intermedio	42
2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI.....	42
2.6 COMPLEMENTARIETÀ CON ALTRI STRUMENTI.....	43
2.7 MODALITÀ DI SORVEGLIANZA	45
2.7.1 Organizzazione e svolgimento dei Comitati previsti dal QSN	45
2.7.2 Attività di Valutazione e di Monitoraggio del PON.....	47
2.7.3 Monitoraggio degli aspetti ambientali.....	49
3. ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI	53
3.1 ASSE I.....	53
3.1.1 Conseguito degli obiettivi e analisi dei progressi	53
3.1.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	59
3.2 ASSE II.....	62
3.2.1 Conseguito degli obiettivi e analisi dei progressi	62
3.2.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	66
3.3 ASSE III	67
3.3.1 Progressi materiali e finanziari	67
3.3.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli	71
4. GRANDI PROGETTI.....	72
5. ASSISTENZA TECNICA	75
6. INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ	76
6.1 ATTUAZIONE DEL PIANO DI COMUNICAZIONE.....	76

7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA	80
7.1 SINTESI DEI PRINCIPALI PROGRESSI REGISTRATI AL 31.12.2011	80
7.1.1 Avanzamento finanziario	80
7.1.2 Avanzamento fisico	80
7.1.3 Rafforzamento della governance e dei meccanismi di gestione e sorveglianza.....	81
7.2 PUNTI DI CRITICITÀ E ATTENZIONE.....	84

Elenco degli allegati

ALLEGATO 1	Progetti significativi
ALLEGATO 2	Progetti a cavallo con la programmazione 2000-2006
ALLEGATO 3	Foglio di Classificazione (3A e 3B)
ALLEGATO 4	Azioni migliorative intraprese e misure correttive adottate da AdG e AdA
ALLEGATO 5	Principali modifiche apportate al Si.Ge.Co.
ALLEGATO 6	Informativa sul processo di revisione degli indicatori

Elenco delle tabelle

TABELLA 1.1	Quadro sintetico delle variabili di rottura
TABELLA 1.2	Quadro sintetico delle variabili di contesto
TABELLA 1.3	Aggiornamento set di indicatori statistici
TABELLA 1.4	Indicatori di Programma (Core Indicators)
TABELLA 1.5	Indicatori di Programma (indicatori di realizzazione)
TABELLA 1.6	Indicatori di Programma (indicatori di risultato)
TABELLA 1.7	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 4.1	Scostamento tra importo allocato per regione RAE 2010 – RAE 2011
TABELLA 4.2	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 31.12.2011
TABELLA 7	RAC 2011: irregolarità rilevate e impatto finanziario
TABELLA 8	Movimento contenitori N.TEUs
TABELLA 9	Volume merci anni 2006-2010 (treni-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	<i>Importi impegnati ed erogati – ASSE I</i>
TABELLA 12.1	<i>Dettaglio spesa certificata – ASSE I</i>
TABELLA 12.2	<i>Dettaglio spesa decertificata – ASSE I</i>
TABELLA 12.3	<i>Progetti a cavallo – ASSE I</i>
TABELLA 13	Progetti ferroviari – Aggiornamento degli importi
TABELLA 14	Porto di Augusta: articolazione dell'intervento
TABELLA 15	Nuove progettualità aeroportuali ed interportuali
TABELLA 16	Interventi selezionati da ENAC
TABELLA 17.1	<i>Core Indicators – ASSE II</i>
TABELLA 17.2	<i>Indicatori di realizzazione – ASSE II</i>
TABELLA 17.3	<i>Indicatori di risultato – ASSE II</i>
TABELLA 17.4	<i>Importi impegnati ed erogati – ASSE II</i>
TABELLA 18.1	<i>Dettaglio spesa decertificata – ASSE II</i>
TABELLA 18.2	<i>Progetti a cavallo – ASSE II</i>
TABELLA 19	SS 96 "barese": articolazione dell'intervento
TABELLA 20.1	<i>Indicatori di realizzazione – ASSE III</i>
TABELLA 20.2	<i>Indicatori di risultato – ASSE III</i>
TABELLA 20.3	<i>Importi impegnati ed erogati – ASSE III</i>
TABELLA 21.1	<i>Dettaglio spesa certificata – ASSE III</i>
TABELLA 21.2	<i>Dettaglio spesa certificata – ASSE III</i>
TABELLA 22.1	Obiettivo operativo III.1 – Aggiornamento degli importi
TABELLA 22.2	Obiettivo operativo III.2 – Aggiornamento degli importi
TABELLA 23	Tabella di corrispondenza tra i GP ammessi a finanziamento con il VI Decreto e i GP originariamente previsti nell'Elenco indicativo di cui all'Allegato II del PON
TABELLA 24	Elenco dei Grandi Progetti
TABELLA 25.1	Quadro degli indicatori di realizzazione valorizzati per gli Assi I e II. Valori RAE 2010 - RAE 2011
TABELLA 25.2	Quadro degli indicatori di realizzazione valorizzati per l'Asse III. Valori RAE 2010 - RAE 2011
TABELLA 26	Attuazione finanziaria del Programma

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
GRAFICO 7	Risorse disponibili per nuove infrastrutture

Elenco degli acronimi

ACC	Apparato centrale computerizzato
ACS	Apparato centrale statico
ADA	Autorità di Audit
ADC	Autorità di Certificazione
ADG	Autorità di Gestione
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
AV/AC	Alta velocità/Alta capacità
AVL	Aiuti visivi luminosi
BT	Blocco tecnico
CDS	Comitato di Sorveglianza
CE	Commissione europea
CIA	Comitato di Indirizzo e Attuazione
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
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

FSI	Ferrovie dello Stato italiane
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
MATTM	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
MISE	Ministero dello Sviluppo Economico
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
OI	Organismo Intermedio
PAR	Programma Attuativo Regionale
PMA	Piano di Monitoraggio Ambientale
PNR	Piano Nazionale di Riforma
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
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)
VFR	Vision Flight Rules

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 31.12.2011** del Programma Operativo Nazionale (PON) Reti e Mobilità per il periodo 2007-2013, approvato con Decisione comunitaria C(2007)6318 del 7 dicembre 2007.

Il Rapporto, che rileva lo stato di attuazione del PON alla data del **31.12.2011**, 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).

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.

1. IDENTIFICAZIONE

Programma operativo	Obiettivo interessato:	<i>Convergenza</i>
	Zone ammissibili interessate:	<i>Calabria, Campania, Puglia, Sicilia</i>
	Periodo di programmazione:	<i>2007-2013</i>
	Numero del Programma (numero CCI):	<i>2007 IT 161 PO 005</i>
	Titolo del Programma:	<i>PON "Reti e Mobilità"</i>
Rapporto annuale di esecuzione	Anno di riferimento:	<i>2011</i>
	Data di approvazione del Rapporto Annuale da parte del Comitato di Sorveglianza:	<i>31.05.2012</i>

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 **2011** è proseguita, in coerenza con la logica che presiede la Politica Regionale Unitaria, l'**attività di revisione e rilettura delle progettualità inizialmente ammesse a finanziamento**, anche in considerazione delle mutate condizioni del quadro programmatico e finanziario del settore di riferimento del PON Reti e Mobilità 2007-2013 e dell'entrata a regime del Programma stesso.

L'Autorità di Gestione (AdG) ha, infatti:

- proseguito le attività di selezione progettuale intraprese nel corso dell'annualità precedente, con particolare riferimento ai progetti finanziati a valere 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".
- posto in essere le misure necessarie alla verifica (ed eventuale sostituzione/rimodulazione finanziaria) delle progettualità precedentemente ratificate, nell'ottica del più ampio processo di revisione del Programma Operativo.

Le citate attività hanno portato alla definizione di un parco progetti aggiornato e ratificato attraverso l'emanazione, nel corso del 2011, di due decreti dirigenziali:

- **Decreto prot. n. 6892 del 28.07.2011** (V Decreto) tramite il quale:

- a) sono stati aggiornati gli importi di alcuni interventi afferenti agli Assi I e II ed aventi come beneficiario RFI;
- b) sono stati ammessi a finanziamento altri 9 nuovi progetti sugli Assi I e II afferenti alla modalità ferroviaria (2), interportuale (1), aeroportuale (3), stradale (1) e ITS (2);
- c) sono stati eliminati 2 interventi¹ dalla lista dei progetti ammissibili decretati in precedenza;
- d) per fini legati esclusivamente alle attività di monitoraggio, 2 interventi² sono stati suddivisi, ciascuno, in 3 sottointerventi.

I dettagli di tali operazioni sono riportati al § 3.1.1.2, per le modifiche afferenti all'Asse I, e al § 3.2.1.2 per le modifiche afferenti all'Asse II.

• **Decreto prot. n. 9557 del 02.11.2011** (VI Decreto) tramite il quale:

- a) sono stati ammessi a finanziamento ulteriori 5 nuovi progetti sull'Asse I e afferenti ai settori aeroportuale (4) ed interportuale (1);
- b) a seguito delle modifiche legislative nazionali, che hanno comportato l'aumento di 1 punto percentuale dell'aliquota IVA³, sono stati ridefiniti gli importi dei contratti in essere relativi all'Asse III.

I dettagli di tali operazioni sono riportati al § 3.1.1.2, per le modifiche afferenti all'Asse I, e al § 3.3.1.1 per le modifiche afferenti all'Asse III.

In linea generale, inoltre, con i 2 decreti sopracitati si è provveduto:

- a) ad accorpere in un unico decreto dirigenziale gli interventi afferenti agli Assi I e II con quelli afferenti all'Asse III;
- b) a dare evidenza degli interventi selezionati ad opera dell'Organismo Intermedio.

La lista progetti ammessa a finanziamento al 31.12.2011, così come risultante dal VI Decreto, si compone, pertanto, dei seguenti interventi:

- 29 progetti ferroviari finanziati a valere sulle Linee di Intervento I.1.1, II.1.1 e II.2.1;
- 13 progetti portuali, 3 dei quali confluiti in un'unica scheda Grande Progetto ("Porto di Augusta"), finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.1.2⁴;
- 11 progetti aeroportuali finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.2.1. e II.2.4;
- 3 progetti interportuali finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.2.2;
- 8 progetti ITS finanziati a valere sulla Linea di Intervento I.3.1;
- 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;
- 13 progetti finanziati a valere sulle 5 Linee di Intervento in cui si articola l'Asse III.

¹ "Variante Linea Cancellò-Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC" (RFI) e "S.S.V. Licodia Eubea-Libertinia – A19 PA-CT" (ANAS).

² "Porto di Augusta" (AP Augusta) e "SS 96 barese" (ANAS).

³ Legge n. 148 del 14 settembre 2011.

⁴ L'intervento afferente al Collegamento Ferroviario del Porto di Taranto con la rete nazionale ha come beneficiario RFI.

Complessivamente, quindi, **al 31.12.2011** il Programma presenta un parco progetti consolidato con **82 interventi decretati** per un ammontare di risorse finanziarie assegnate pari a € **2.622.823.096,68**. 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: 69 interventi (€ 2.584.445.300,84);
- Asse III: 13 interventi (€ 38.377.795,84).

Le tabelle riportate di seguito costituiscono un aggiornamento del set di indicatori di programma, ossia delle variabili di rottura e di contesto, oltre che degli indicatori statistici desunti dalla "Banca dati territoriale per le politiche di sviluppo", che rappresenta l'evoluzione degli "Indicatori di contesto chiave e variabili di rottura" nell'ambito della Convenzione tra Istat e DPS.

Per i dettagli relativi al processo di revisione degli indicatori del Programma si rimanda all' "Informativa sul processo di revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013", allegata al presente documento (Allegato 6).

Le **variabili di rottura** (Tabella 1.1) afferiscono a macro-fenomeni, come la capacità di esportare, la capacità di attrarre consumi turistici e investimenti stranieri, nonché la capacità di innovazione all'interno della Pubblica Amministrazione.

Le **variabili di contesto** (Tabella 1.2) riguardano specificamente il settore dei trasporti riportando dati relativi alla movimentazione di merci per modalità utilizzata. Dopo due annualità in cui, a causa dell'assenza del dato sui trasporti ferroviari non è stato possibile calcolare gli indicatori, è presente un aggiornamento al 2010 che testimonia come l'effetto della crisi abbia perlopiù interessato le modalità ferroviarie e di navigazione di cabotaggio a vantaggio della strada.

Per entrambe le tipologie di indicatori si riportano i valori aggregati per regioni "Convergenza" (CONV) e regioni "Competitività Regionale e Occupazione" (CRO) per annualità e la relativa variazione intercorsa tra il 2007 e l'ultimo anno per il quale sono disponibili informazioni consolidate (2010).

Anche per ciò che concerne l'aggiornamento del set di **indicatori statistici** (Tabella 1.3) si evidenzia il valore relativo all'ultima rilevazione disponibile dalle fonti statistiche ufficiali.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

Tabella 1.1 – Quadro sintetico delle variabili di rottura

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni							Variazione	Diff.	
		2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010-2007 (a)	CONV-CRO	
Capacità di esportare: Valore delle esportazioni di merci in % del PIL	Ob. CONV	8,7	8,2	8,4	9,3	9,4	7,1	n.d.	-2,2		
	Ob. CRO	25	23,6	25,2	26,4	26,3	21,6	n.d.	-4,8	-17,1	-14,5
	Italia	21,9	21	22,4	23,6	23,5	19,2	n.d.	-4,4		
Capacità di attrazione dei consumi turistici: Giornate di presenza (italiani e stranieri) nel complesso degli esercizi ricettivi per abitante	Ob. CONV	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2	3,1	3,1	0,2		
	Ob. CRO	7,3	7,3	7,5	7,6	7,5	7,4	7,5	0,1	-4,4	-4,3
	Italia	6	6,1	6,2	6,3	6,2	6,2	6,2	0,2		
Capacità di attrazione di investimenti esteri: Investimenti diretti lordi dall'estero in Italia su investimenti diretti netti in EU15 (o/oo)	Ob. CONV	0,2	1,1	1,3	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.		
	Ob. CRO	33,4	282,3	355,9	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Italia	40,2	301,6	374,6	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.		
Capacità innovativa: Spesa sostenuta per attività di R&S intra muros della Pubblica Amministrazione, dell'Università e delle imprese pubbliche e private in % del PIL	Ob. CONV	0,8	0,8	0,9	0,9	1	0,9	n.d.	0,0		
	Ob. CRO	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	n.d.	0,1	-0,3	-0,4
	Italia	1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3	n.d.	0,1		

(a) Laddove il dato relativo al 2010 non è disponibile, le variazioni relative ai diversi aggregati territoriali e i differenziali tra CONV e CRO sono stati calcolati rispetto all'ultimo anno disponibile.

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

Tabella 1.2 – Quadro sintetico delle variabili di contesto

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni							Variazione	Diff.	
		2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010-2007	2007	2010
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (b)	<i>Ob. CONV</i>	2,1	2,1	2	2	n.d.	n.d.	0,9	-1,1	0,2	-0,2
	Ob. CRO	2,3	1,7	1,9	1,8	n.d.	n.d.	1,1	-0,7		
	Italia	2,3	1,8	1,9	1,9	n.d.	n.d.	1,0	-0,9		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita su strada sul totale delle modalità (b)	<i>Ob. CONV</i>	82,3	77,6	80,9	77,9	n.d.	n.d.	80,0	2,1	-12,4	-15,8
	Ob. CRO	94,7	95,3	95	94,6	n.d.	n.d.	95,8	1,2		
	Italia	93	93,2	93	92,5	n.d.	n.d.	93,5	1,0		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (b)	<i>Ob. CONV</i>	15,6	20,3	17,1	20,2	n.d.	n.d.	19,1	-1,1	16,7	16,0
	Ob. CRO	3	3	3,1	3,5	n.d.	n.d.	3,1	-0,4		
	Italia	4,7	5,1	5,1	5,6	n.d.	n.d.	5,4	-0,2		

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

Tabella 1.3 – Aggiornamento set di indicatori statistici

Indicatore	Valore iniziale (Anno di riferimento)	Aggiornamento (ultimo anno disponibile)	Ambito tematico di riferimento
Tasso di mortalità stradale per 1000 incidenti	2007 Regioni Convergenza: 28,7	2008 Regioni Convergenza: 28,3	Qualità ed efficienza
Riduzione dell'incidentalità (variazione del n. di incidenti su strade e autostrade nell'area di riferimento su veicoli*Km)	n.d.	n.d.	Qualità ed efficienza
Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario (media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate (frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio) sul totale degli utenti del servizio (%))	2007 Regioni Convergenza: 43,3	2010 Regioni Convergenza: 45,9	Qualità ed efficienza
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario (Persone che hanno utilizzato il mezzo di trasporto almeno una volta nell'anno sul totale della popolazione di 14 anni e oltre) (%)	2007 Regioni Convergenza: 23,9	2010 Regioni Convergenza: 22,6	Mobilità
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	2006 Regioni Convergenza: 42,6	n.d.	Accessibilità
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni Convergenza: 71,0	n.d.	Accessibilità
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali	n.d.	n.d.	Intermodalità

Il set degli indicatori *Core* esposto nella tabella che segue tiene conto delle indicazioni fornite dall'UVAL - *Indicazioni per la revisione definitiva dei Core Indicators* (Nota Mise 12956E del 04/10/2011) e della CE nell'ambito dell'istruttoria per l'approvazione del RAE 2010 (Nota CE Ref. Ares(2011)859789 - 08/08/2011 e Ref. Ares(2011)1056614 - 05/10/2011 - Rapporto annuale di esecuzione al 31.12.2010 del PON Reti e Mobilità Obiettivo Convergenza (2007-2013)" - CCI 2007 IT 16 1 PO 005 – Allegato 1 – Osservazioni al RAE 2010).

Vale precisare che la piena coerenza fra i valori target degli Indicatori *Core* CE (tabella 1.4) e quelli di realizzazione di programma (tabella 1.5), oggetto di revisione nell'ambito della proposta di modifica del PO, è riscontrabile nelle tabelle presenti nell'Allegato 6, segnatamente tabella 1 e tabella 1a, nelle quali viene dato conto delle motivazioni che hanno condotto alla modifica del set degli indicatori.

La valorizzazione dei target tiene conto delle modifiche intervenute nel corso del 2011 alla lista dei progetti ammessi a finanziamento (Decreto prot. 6892 del 28/07/2011 e Decreto prot. 9557 del 02/11/2011).

In particolare, dai valori esposti, si evidenzia una riduzione del valore target dell'indicatore (14) “Km di nuove strade” imputabile all'eliminazione dell'intervento “S.S.V. Licodia Eubea - Libertinia - A19 PA-CT. II Stralcio funzionale. Svincolo Regalsemi - svincolo San Bartolomeo”,

che prevedeva una nuova realizzazione; inoltre le variazioni intervenute devono ricondursi ad una semplificazione del calcolo delle realizzazioni fisiche⁵.

L'indicatore (13) “Numero progetti (Trasporti)” conta il totale dei progetti ammessi a finanziamento, come da Decreto AdG prot. 9557 del 02/11/2011, a valere sugli Assi I e II.

Tabella 1.4 – Indicatori di Programma (Core Indicators)⁶

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
(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	70				2	8
(14) km di nuove strade	0	0					
(15) km di nuove strade TEN	0	0					
(16) km di strade ristrutturate	0	45 ⁷					
(17) km di nuove ferrovie	0	15 ⁸					6
(18) km di ferrovie TEN	0	5 ⁹					728,19 ¹⁰

⁵ In particolare le tratte in variante venivano conteggiate come nuove strade anche se l'intervento avveniva su un tracciato già esistente, ora invece anche le tratte in variante vengono computate come strade ristrutturate visto che l'intervento viene realizzato su strade già esistenti.

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

⁷ Si precisa che il target dell'indicatore Core (16) km di strade ristrutturate non risulta coerente con il valore target del rispettivo indicatore di Programma come esposto nella tab.1.5 che riporta, in piena coerenza con quanto previsto dalla vigente versione del PO, il valore 150 Km equivalenti. Nell'ambito del processo di revisione del set degli indicatori di realizzazione di Programma, il nuovo indicatore è stato definito in Km lineari ed il rispettivo target risulta pari a 45,72 Km.

⁸ A seguito delle modifiche intervenute nel corso del 2011 alla lista dei progetti ammessi a finanziamento (Decreto prot. 6892 del 28/07/2011 e Decreto prot. 9557 del 02/11/2011) e dell'aggiornamento dei valori target dei nuovi indicatori di programma definiti nell'ambito del processo di revisione del PO (cfr. Allegato 6), il nuovo valore target relativo al C.I. 17 è pari a **54** km.

⁹ A seguito delle modifiche intervenute nel corso del 2011 alla lista dei progetti ammessi a finanziamento (Decreto prot. 6892 del 28/07/2011 e Decreto prot. 9557 del 02/11/2011) e dell'aggiornamento dei valori target dei nuovi indicatori di programma definiti nell'ambito del processo di revisione del PO (cfr. Allegato 6) il nuovo valore target relativo al C.I. 18 è pari a **950** km.

¹⁰ Il dato fisico di avanzamento è più elevato del target esposto in tabella in quanto, nel calcolo dell'avanzamento, si è tenuto conto dell'aggiornamento dei valori target e relative realizzazioni apportati in conseguenza del processo di revisione degli indicatori di programma (il C.I. 18 è stato inserito anche nel set degli indicatori di programma).

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	580 ¹¹					733,19 ¹²
(30) Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2-KT)	0	331					

Tabella 1.5 – Indicatori di Programma (indicatori di realizzazione)¹³

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo ¹⁴	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
Ferrovie nuove (km) (C.I 17)	0	15					6
-di cui TEN-T (km) (C.I 18)	0	5					6
Ferrovie ristrutturate (km) (C.I 19)	0	580					733,19
Strade nuove (km equivalenti) (C.I 14)	0	0					
-di cui TEN-T (km equivalenti) (C.I 15)	0	0					
Strade ristrutturate (km equivalenti) (C.I 16)	0	150					
Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	3.500	182.633				16.000	16.000
Superficie strutture logistiche-porti (mq)	0	3.612					
Materiale rimosso-dragaggi (mc)	0	1.141.972					
Superficie infrastrutturata-sistemi aeroportuali (mq)	0	335.577					
Interporti: binari operativi (ml)	0	2.713					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS - European Rail Traffic Management System)	0	1					
Sistemi di monitoraggio (porti) (numero)	0	3					
Imprese beneficiarie (numero)	0	n.d.					
Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	0	4					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	0	2				1	1
Copertura VTS sui porti merci TEN in area Convergenza (%)	0	100					

¹¹ A seguito delle modifiche intervenute nel corso del 2011 alla lista dei progetti ammessi a finanziamento (Decreto prot. 6892 del 28/07/2011 e Decreto prot. 9557 del 02/11/2011) e dell'aggiornamento dei valori target dei nuovi indicatori di programma definiti nell'ambito del processo di revisione del PO (cfr. Allegato 6) il nuovo valore target relativo al C.I. 19 è pari a **960** km.

¹² Il dato fisico di avanzamento è più elevato del target associato in quanto, nel calcolo dell'avanzamento, si è tenuto conto dell'aggiornamento dei valori target e relative realizzazioni apportati in conseguenza del processo di revisione degli indicatori di programma (il C.I. 19 è stato inserito anche nel set degli indicatori di programma).

¹³ Per le modifiche apportate alla tabella si rimanda all'Allegato 6 “Informativa sul processo di revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013”.

¹⁴ Il valore obiettivo riportato in tabella potrà essere aggiornato e reso coerente con il relativo Core Indicator (dove pertinente) solo a seguito del perfezionamento della procedura di revisione del Programma Operativo, attualmente in corso.

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo ¹⁴	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
Contratti (numero)	0	10	0	2	9	9	10
Eventi (numero)	0	25	0	0	0	5	11
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	0	0	1	11	16

Tabella 1.6 - Indicatori di Programma (indicatori di risultato)¹⁵

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) (%)	2007 Regioni CONV: 20,2	X% 20,8	-	-	-	-	-
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento (Δ% tonn/anno)		50%	-	-	-	-	-
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (%)	2007 Regioni CONV: 2,0	X% 3,7	-	-	-	-	-
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili (sub indicatori: n. incroci, tempo di incrocio, n. livelli di velocità, n. di treni)		10%	-	-	-	-	-
Passeggeri sbarcati e imbarcati per via aerea per 100 abitanti	2004 Regioni CONV: 104,9	X% 136	-	-	-	-	-
Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento		n.d	-	-	-	-	-
Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali		n.d	-	-	-	-	-
Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)		n.d	-	-	-	-	-
Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali		n.d	-	-	-	-	-
Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)		n.d	-	-	-	-	-
Tonnellate dei merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento		n.d	-	-	-	-	-
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità	2004 Regioni CONV: 79,6	X% 75,6	-	-	-	-	
Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area	2005 Regioni CONV: 57,7	X% 60,5	-	-	-	-	
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni CONV: 71,0	X% 63	-	-	-	-	
Variazione tratto di costa controllata (variazione del tratto di costa assistita al fine		100%	-	-	-	-	-

¹⁵ Occorre osservare che la tabella è sottoposta a un processo di revisione improntato alla semplificazione e riduzione del numero di indicatori. Per informazioni più esaustive in merito al processo in corso si rinvia all'Allegato 6 del presente documento. Più in dettaglio, per le modifiche riguardanti il set degli indicatori di risultato si veda la Tabella 3, mentre per i valori target del nuovo set si vedano le tabelle suddivise per Asse (Tabelle 6, 8 e 10).

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)							
Variazione % incidentalità marittima		-30%	-	-	-	-	-
Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi			-	-	-	-	-
Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere			-	-	-	-	-
Miglioramento della velocità di spesa			-	-	-	-	-
Incremento della visibilità del PON			-	-	-	-	-
Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione		100%	-	-	-	-	-
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza		100%	-	-	-	-	-
Visitatori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza)			-	-	-	-	-

Con riferimento agli indicatori di realizzazione fisica e di risultato di Programma si registrano, cumulativamente, livelli ancora contenuti degli avanzamenti materiali. Tale situazione è imputabile ai seguenti elementi:

- un numero ancora minimo (8) di progetti conclusi al 31.12.2011;
- difficoltà nel fornire valori fisici "realizzati" durante l'esecuzione delle opere o, comunque, in fasi precedenti alla fase di conclusione.

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

Anche per questi motivi l'AdG ha perfezionato, nel corso del 2011, il processo di revisione degli indicatori di risultato con la definizione di un nuovo set, per i cui dettagli si rimanda all'Allegato 6.

Ad ogni modo, nel 2011, si registra:

- un aggiornamento del *Core Indicator* 13 (i progetti conclusi passano dai 2 del 2010 agli 8 del 2011);
- un avanzamento del valore realizzato dei *Core Indicator* 17, 18 e 19 che, per gli indicatori 18 (Km Ferrovie TEN) e 19 (Km ferrovie ristrutturate), risulta superiore al 50% del valore programmato.

Con riferimento ai valori di **realizzazione**, si segnala la conclusione di 8 interventi: un intervento ricadente nel **Porto di Messina** ("Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce"), un intervento **ENAV** ("Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR") e i 6 seguenti **interventi ferroviari**:

- a) "Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca";
- b) "Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)";
- c) "Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulle reti TEN" nelle **quattro** regioni CONV.

Grazie alla conclusione di questi ultimi 6 interventi si registra un avanzamento del valore realizzato dei *Core Indicator* 17, 18 e 19 riferiti all'ambito ferroviario.

Per un maggiore dettaglio riguardante gli interventi conclusi ed i relativi indicatori di realizzazione fisica si veda la successiva tabella 1.7.

Tabella 1.7 – Interventi conclusi

Linea di intervento	Titolo intervento	Indicatore di realizzazione fisica	Valore realizzato
I.1.2	Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce	Numero progetti	1
II.2.4	Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR	Numero progetti	1
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	Km di ferrovie ristrutturate	11 km
		Numero progetti	1
II.1.1	Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	Km di ferrovie TEN	44 km
		Km di ferrovie ristrutturate	38 km
		Km di nuove ferrovie	6 km
		Numero progetti	1
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	115,70 km
		Km di ferrovie ristrutturate	115,70 km
		Interventi tecnologici e sistemi informativi (numero)	23
		Numero progetti	1
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	116,79 km
		Km di ferrovie ristrutturate	116,79 km
		Interventi tecnologici e sistemi informativi (numero)	53
		Numero di progetti	1
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	342,60 km
		Km di ferrovie ristrutturate	342,60 km

Linea di intervento	Titolo intervento	Indicatore di realizzazione fisica	Valore realizzato
		Interventi tecnologici e sistemi informativi (numero)	6
		Numero di progetti	1
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	109,10 km
		Km di ferrovie ristrutturate	109,10 km
		Interventi tecnologici e sistemi informativi (numero)	50
		Numero di progetti	1

Dai dati esposti si rilevano valori molto elevati in corrispondenza degli interventi relativi ai "Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulle reti TEN" nelle quattro regioni CONV. Questi sono quantificati con una chilometrica che comprende l'intera rete TEN regionale, pur trattandosi di interventi diffusi sull'intera rete. Il motivo è da ricondurre alla tipologia dei progetti, costituiti da un piano integrato di interventi che si pone l'obiettivo di conseguire il miglioramento dell'affidabilità dell'intera infrastruttura ferroviaria mediante il rimpiazzo e il potenziamento delle parti di infrastruttura prossime alla scadenza della vita utile.

2.1.2 Informazioni finanziarie

L'attività di istruttoria e selezione delle nuove proposte progettuali ha comportato, nel corso del 2011, 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 31.12.2010, di circa 41 milioni di euro, passando da € 2.664.256.042,49 (corrispondente a circa il 97% del totale programmato) a € **2.622.823.096,68** (corrispondente a circa il **95%** del totale programmato).

Anche con riferimento agli **impegni** assunti dai beneficiari, si registra una riduzione, rispetto al dato rilevato al 31.12.2010, di circa 71 milioni di euro, passando da € 727.457.882,33 (corrispondente a circa il 26% del totale programmato) a € **656.134.076,84** (corrispondente a circa il **24%** del totale programmato).

La riduzione delle allocazioni e degli impegni non ha comportato ripercussioni sull'avanzamento dei lavori per le progettualità selezionate. Pertanto, con riferimento ai **pagamenti** sostenuti dai beneficiari nel corso del 2011, si è registrato un aumento di circa 142 M€ rispetto all'annualità precedente, passando da € 296.479.832,21 (pari a circa l'11% del totale programmato) rilevati al 31.12.2010 a € **439.146.927,18** (pari a circa il **16%** del totale programmato) del 31.12.2011.

Anche il dato relativo alla **certificazione di spesa** alla CE è in aumento. Infatti, a seguito dell'assegnazione delle risorse nel corso del 2011 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 € **104.365.932,33** presentando alla CE le due seguenti **domande di pagamento**:

Tabella 2 – Sintesi delle domande di pagamento inviate alla CE nel 2011

Oggetto	Data Invio	Status*	Importo Totale
Quarta domanda di pagamento	27/05/2011	Accettato	€ 21.598.188,57
Quinta domanda di pagamento	22/12/2011	Inviato	€ 82.767.743,76
Totale			€ 104.365.932,33

* Informazioni aggiornate al 31.12.2011. La quinta domanda di pagamento è stata accettata dalla CE in data 4 aprile 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 2011**).

In particolare:

- con la **quarta domanda di pagamento** l'AdC ha certificato spese sostenute per la realizzazione di un intervento afferente alla Linea di Intervento I.1.1;
- con la **quinta domanda di pagamento**, invece, sono state certificate spese per 3 interventi afferenti alla Linea di Intervento I.1.1 e 4 interventi afferenti, rispettivamente, alle Linee di Intervento III.1.1, III.1.2, III.1.4 e III.2.1. Inoltre, la domanda di pagamento in questione ha comportato anche la decertificazione di spese afferenti a 5 interventi nell'ambito delle Linee di Intervento I.1.1, II.1.1 e II.2.1.

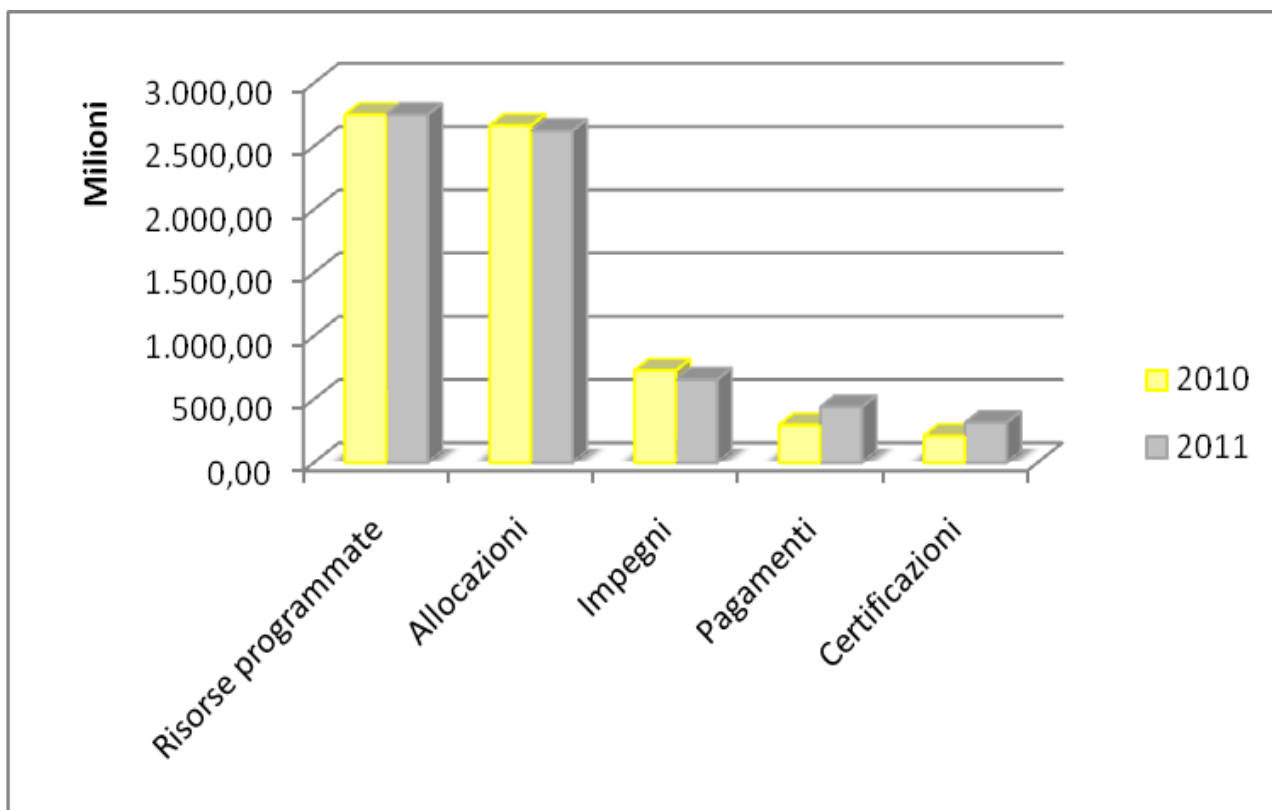
I dettagli della spesa certificata per ciascun Obiettivo Operativo sono riportati ai §§ 3.1.1.1, 3.2.1.1, 3.3.1.1. Al 31 dicembre 2011 il Programma ha quindi certificato, cumulativamente, spese pari ad € **315.032.690,17**, pari a circa l'**11,5%** del totale programmato.

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	185.015.109,18	185.015.109,18	12,19%
Asse prioritario 2	1.193.803.340,00	P	113.624.620,14	113.624.620,14	9,52%
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	315.032.690,16	315.032.690,16	11,46%

Di seguito (Grafico n. 1) si restituisce un confronto tra le annualità 2010 e 2011 riferito alle risorse programmate, le allocazioni, gli impegni, i pagamenti e le certificazioni nell'ambito PON Reti e Mobilità.

Grafico 1 – Raffronto 2010-2011: 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	Importo contribuito FESR
CON	16	01	00	11	Calabria	€ 76.500.000,00
CON	16	01	00	11	Sicilia	€ 65.500.000,00
CON	16	01	00	11	Puglia	€ 110.000.000,00
CON	16	01	00	11	Campania	€ 38.500.000,00
CON	17	01	00	11	Calabria	€ 114.000.000,00
CON	17	01	00	11	Sicilia	€ 267.623.587,00
CON	17	01	00	11	Campania	€ 18.500.000,00
CON	17	01	00	11	Puglia	€ 23.000.000,00
CON	22	01	00	11	Calabria	€ 89.658.144,34
CON	22	01	00	11	Puglia	€ 136.507.513,33
CON	26	01	00	11	Puglia	€ 11.500.000,00
CON	26	01	00	11	Sicilia	€ 8.000.000,00
CON	28	01	00	0	Calabria	€ 2.500.000,00
CON	28	01	00	0	Puglia	€ 4.020.000,00
CON	28	01	00	0	Sicilia	€ 4.472.500,00
CON	28	01	00	11	Campania	€ 4.486.005,00
CON	28	01	00	11	Puglia	€ 63.227.421,85
CON	28	01	00	11	Sicilia	€ 34.500.000,00
CON	29	01	00	11	Sicilia	€ 10.392.478,91
CON	29	01	00	11	Calabria	€ 6.750.000,00
CON	29	01	00	11	Puglia	€ 4.360.000,00
CON	30	01	00	11	Calabria	€ 40.475.000,00
CON	30	01	00	11	Campania	€ 82.050.000,00
CON	30	01	00	11	Puglia	€ 27.500.000,00
CON	30	01	00	11	Sicilia	€ 48.200.000,00
CON	85	01	00	17	Calabria	€ 2.941.668,42
CON	85	01	00	17	Campania	€ 2.941.668,42
CON	85	01	00	17	Puglia	€ 2.941.668,42
CON	85	01	00	17	Sicilia	€ 2.941.668,42
CON	86	01	00	17	Calabria	€ 1.855.556,06
CON	86	01	00	17	Campania	€ 1.855.556,06
CON	86	01	00	17	Puglia	€ 1.855.556,06
CON	86	01	00	17	Sicilia	€ 1.855.556,06

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

Come segnalato negli "Orientamenti per la redazione dei RAE 2011", le modifiche apportate al Regolamento (CE) 1083/2006 relative all'articolo 67,2 lettera (j) prevedono che, nell'ambito del Rapporto Annuale di Esecuzione, si restituiscano informazioni relative ai progressi conseguiti nel finanziamento e nell'attuazione degli strumenti di ingegneria finanziaria, con particolare riferimento a:

- la descrizione dello strumento;
- l'identificazione delle entità che attuano lo strumento;
- gli importi dell'aiuto dei fondi strutturali e il cofinanziamento nazionale versato allo strumento di ingegneria finanziaria.

Si segnala, tuttavia, che 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*.

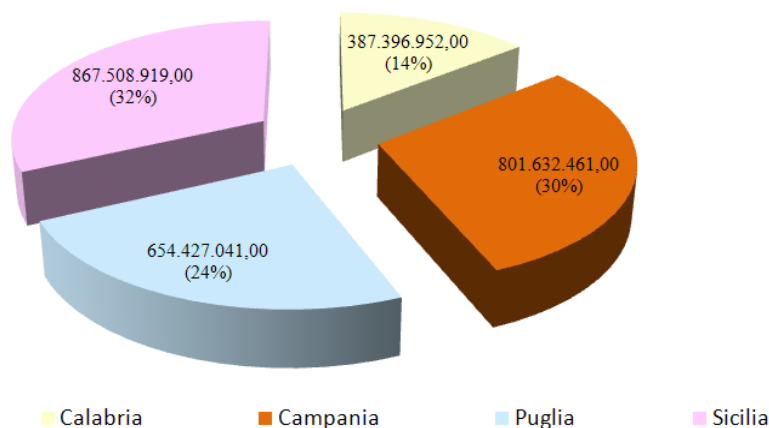
2.1.5.1 Informazioni relative al sostegno di zone specifiche del Programma

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)¹⁶ 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".

¹⁶ 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.

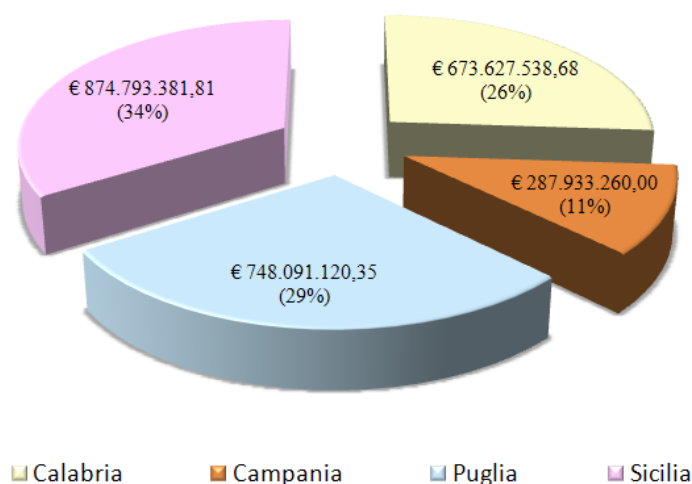
Grafico 2 – Dotazione finanziaria PON: risorse programmate per regione



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 31.12.2011**.

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 rispetto alla dotazione finanziaria prevista in fase programmatoria emergono scostamenti rilevanti per la **regione Calabria** (delta positivo pari a circa il 73, 9%) e per la **regione Campania** (delta negativo pari a circa il 64, 1%). Per le **regioni Puglia e Sicilia** si registrano scostamenti positivi pari, rispettivamente, al 14,3% ed allo 0,8%.

Inoltre, come si evince dalla tabella sottostante, rapportando i dati relativi agli importi allocati al 31.12.2010 (RAE 2010) con quelli registrati al 31.12.2011 (RAE attuale) emergono significativi incrementi nell'allocatione di risorse per le regioni Calabria e Puglia (pari, rispettivamente, al 7,76% e 11,28%) a seguito dell'emanazione del V e del VI Decreto; le regioni Campania e Sicilia

presentano, di contro, un decremento delle risorse allocate nell'annualità 2011 pari, rispettivamente, al 20,03% e al 9,37%.

Tabella 4.1 – Scostamento tra importo allocato per regione RAE 2010 – RAE 2011

Regione	Allocato RAE 2010	Allocato RAE 2011	Scostamento	
			Importo	%
Calabria	€ 625.096.627,00	€ 673.627.538,68	€ 48.530.911,68	7,76%
Campania	€ 360.072.010,00	€ 287.933.260,00	-€ 72.138.750,00	-20,03%
Puglia	€ 672.266.289,00	€ 748.091.120,35	€ 75.824.831,35	11,28%
Sicilia	€ 965.262.927,00	€ 874.793.381,81	-€ 90.469.545,19	-9,37%

Da un raffronto, invece, tra risorse allocate per regione (Grafico n. 3) e risorse programmate per regione (Grafico n. 2), emerge la situazione seguente:

Tabella 4.2 – Scostamento tra risorse programmate per regione e RAE 2011

Regione	Programmato	Allocato RAE 2011	Scostamento	
			Importo	%
Calabria	€ 387.396.952,00	€ 673.627.538,68	€ 286.230.586,68	73,89%
Campania	€ 801.632.461,00	€ 287.933.260,00	-€ 513.699.201,00	-64,08%
Puglia	€ 654.427.041,00	€ 748.091.120,35	€ 93.664.079,35	14,31%
Sicilia	€ 867.508.919,00	€ 874.793.381,81	€ 7.284.462,81	0,84%

La **Calabria** e, in minima parte, la **Puglia**, si confermano essere le regioni che hanno **risentito positivamente della modifica del parco progettuale**. Ciò è dovuto, principalmente, alla costante attenzione manifestata dall'Autorità di Gestione, nonché dalla Commissione europea, per la tratta "Gioia Tauro – Taranto – Bari" il cui sviluppo è considerato di importanza strategica per il pieno raggiungimento degli obiettivi del Programma. Al contrario, la regione maggiormente **penalizzata** dalla modifica del parco progettuale risulta essere la **Campania** che, anche in ragione dei difficili assestamenti politico-amministrativi e nonostante gli sforzi profusi, non è riuscita ad avanzare valide progettualità in sostituzione di quelle rivelatesi non realizzabili nell'attuale periodo di programmazione. Con riferimento alla **regione Sicilia** non si annoverano scostamenti significativi.

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.

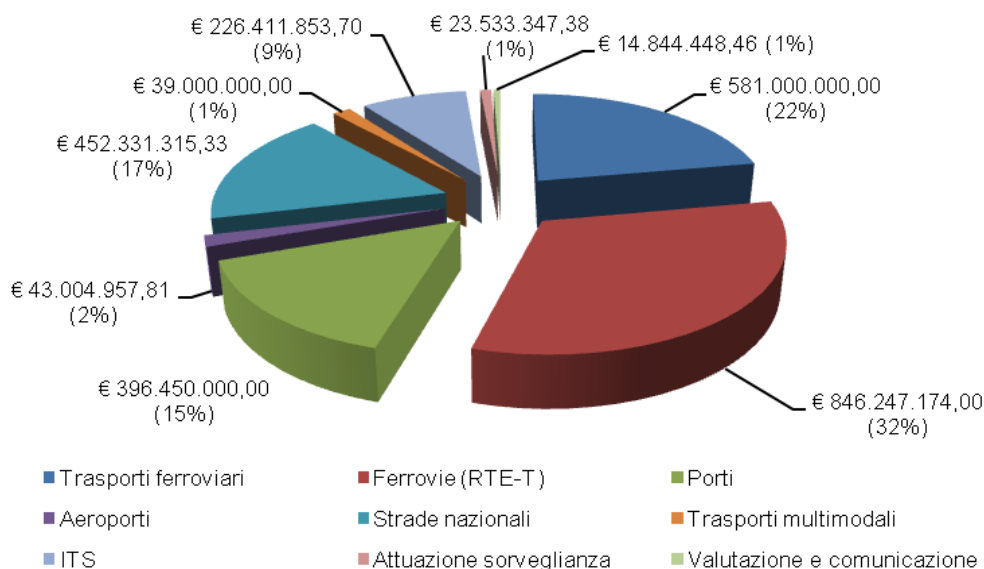
Le categorie di spesa che rispondono agli obiettivi di Lisbona e sulle quali si concentra tematicamente e finanziariamente la strategia del PON sono:

- 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 54,4% 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 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 15,1% della dotazione finanziaria complessiva.

Alla centralità di tali interventi fanno da cornice azioni rivolte all'**intermodalità** (1,4% della dotazione complessiva da PON) e alla creazione e al potenziamento di **sistemi informativi** di controllo e gestione del traffico merci, ferroviario ed aereo (8,0% della dotazione complessiva da PON).

Di seguito (Grafico n. 4) si fornisce la rappresentazione grafica delle risorse allocate a seguito dell'emanazione del VI Decreto, suddivise per tema prioritario.

Grafico 4 – Risorse allocate per tema prioritario



Nelle Tabelle 5.1, 5.2 e 5.3 è, invece, fornito il dettaglio delle progettualità ammesse a finanziamento tramite il **Decreto prot. n. 9557 del 02.11.2011** (VI 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	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	€ 29.000.000,00			17	Ferrovie (TEN-T)	Calabria
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			17	Ferrovie (TEN-T)	Calabria
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	€ 65.000.000,00	€ 41.031.564,67	€ 35.078.676,06	17	Ferrovie (TEN-T)	Calabria
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			17	Ferrovie (TEN-T)	Calabria
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			17	Ferrovie (TEN-T)	Calabria
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			17	Ferrovie (TEN-T)	Calabria
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	€ 23.797.529,19	17	Ferrovie (TEN-T)	Calabria
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	€ 35.118.332,38	€ 30.365.335,58	17	Ferrovie (TEN-T)	Campania
I.1.1	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	€ 129.247.174,00	€ 24.483.462,06	€ 17.934.397,83	17	Ferrovie (TEN-T)	Sicilia
I.1.1	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	€ 333.000.000,00	€ 94.292.395,85	€ 70.328.041,75	17	Ferrovie (TEN-T)	Sicilia
I.1.1	SCC Fiumetorto – Messina	€ 15.000.000,00			17	Ferrovie (TEN-T)	Sicilia

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
I.1.1	SCC Nodo di Palermo	€ 16.000.000,00			17	Ferrovie (TEN-T)	Sicilia
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali	€ 6.970.000,00			30	Porti	Calabria
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	€ 20.000.000,00	€ 56.886,28		30	Porti	Calabria
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	€ 20.000.000,00	€ 22.200,00		30	Porti	Calabria
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	€ 54.874,94		30	Porti	Calabria
I.1.2	Porto di Gioia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	€ 8.980.000,00	€ 3.939.516,13		30	Porti	Calabria
I.1.2	Porto di Napoli - Nuovo scalo e collegamenti ferroviari del terminal di Levante ed adeguamento dei collegamenti stradali	€ 17.500.000,00			30	Porti	Campania
I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I stralcio I lotto	€ 7.060.000,00			30	Porti	Campania
I.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I stralcio II lotto	€ 139.540.000,00			30	Porti	Campania
I.1.2	Porto di Brindisi - Completamento banchina Costa Morena Est	€ 20.000.000,00			30	Porti	Puglia
I.1.2	Porto di Taranto-Collegamento ferroviario del complesso del porto con la rete nazionale	€ 35.000.000,00			30	Porti	Puglia
I.1.2	Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta: Consolidamento banchine	€ 27.527.196,64			30	Porti	Sicilia

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
I.1.2	Porto di Augusta: Hub portuale - Ampliamento piazzali del porto commerciale 1° stralcio	€ 20.129.707,12			30	Porti	Sicilia
I.1.2	Porto di Augusta: HUB Portuale - Realizzazione banchina containers 2° stralcio	€ 37.343.096,24			30	Porti	Sicilia
I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	€ 11.400.000,00	€ 7.511.128,78	€ 7.511.128,78	30	Porti	Sicilia
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Adeguamento strip della pista volo	€ 1.170.000,00			29	Aeroporti	Calabria
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28	€ 5.400.000,00			29	Aeroporti	Calabria
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Center Line - Apparecchiature AVL	€ 1.350.000,00			29	Aeroporti	Calabria
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Completamento impianti pista volo Testata 28	€ 1.080.000,00			29	Aeroporti	Calabria
I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme ampliamento piazzali aeromobili fase II	€ 4.500.000,00			29	Aeroporti	Calabria
I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Impianti AVL	€ 3.200.000,00			29	Aeroporti	Puglia
I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Raccordi C e D e riqualifica piazzali	€ 5.520.000,00			29	Aeroporti	Puglia
I.2.1	Adeguamento infrastrutture air side 2° lotto - Ampliamento piazzale sosta aa.mm dell'Aeroporto di Palermo	€ 20.784.957,81	€ 2.194.749,35		29	Aeroporti	Sicilia
I.2.2	Fascio binari di presa e consegna - Interporto di Bari	€ 16.000.000,00			26	Trasporti multimodali	Puglia
I.2.2	Interporto di Bari. Scalo pubblico Bari Lamasinata	€ 7.000.000,00	€ 849.494,15		26	Trasporti multimodali	Puglia

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
I.2.2	Interporto di Catania: Polo Intermodale	€ 16.000.000,00			26	Trasporti multimodali	Sicilia
I.3.1	SIMMEC (Sistema Intermodale di monitoraggio merci pericolose della Calabria) Fase I	€ 3.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Calabria
I.3.1	SIMMEC (Sistema Intermodale di monitoraggio merci pericolose della Calabria) Fase II	€ 2.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Calabria
I.3.1	Piattaforme Regionali per l'intermodalità e la logistica integrata - Modulo IT base	€ 3.040.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
I.3.1	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II fase I)	€ 3.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
I.3.1	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II fase II)	€ 2.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
I.3.1	Piattaforma telematica integrata per il controllo e la gestione delle merci pericolose (PICOGE MP)	€ 3.445.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Conv
I.3.1	SI.TRA.MER land-side	€ 2.500.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Sicilia
I.3.1	SI.TRA.MER sea-side	€ 3.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Sicilia

Tabella 5.2 – Progetti selezionati nell'Asse II

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
II.1.1	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	€ 153.000.000,00			16	Ferrovie	Calabria
II.1.1	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	€ 77.000.000,00			16	Ferrovie	Campania
II.1.1	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	€ 26.000.000,00	€ 11.300.000,00		16	Ferrovie	Puglia

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
II.1.1	Caserta-Foggia: raddoppio Orsara-Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	€ 36.000.000,00	€ 10.245.989,21	€ 2.058.648,47	16	Ferrovie	Puglia
II.1.1	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	€ 129.000.000,00			16	Ferrovie	Puglia
II.1.1	Raddoppio Bari-Taranto:realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	€ 29.000.000,00	€ 27.234.300,12	€ 8.089.793,73	16	Ferrovie	Puglia
II.1.1	Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Ognina	€ 35.000.000,00			16	Ferrovie	Sicilia
II.1.1	Intervento "Linea veloce Palermo - Catania"	€ 20.000.000,00			16	Ferrovie	Sicilia
II.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	€ 76.000.000,00			16	Ferrovie	Sicilia
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	€ 46.000.000,00	€ 45.901.966,24	€ 42.563.188,59	17	Ferrovie (TEN-T)	Puglia
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	€ 40.148.506,22	€ 38.431.657,49	17	Ferrovie (TEN-T)	Sicilia
II.1.2	S.S.N. 106 Jonica- Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	€ 179.316.288,68			22	Strade nazionali	Calabria
II.1.2	S.S.N. 100 di Gioia del Colle, tronco: Bari - Taranto- Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500	€ 36.259.717,20			22	Strade nazionali	Puglia
II.1.2	"S.S. 96 Barese – 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)"	€ 27.993.853,54			22	Strade nazionali	Puglia
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			22	Strade nazionali	Puglia
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			22	Strade nazionali	Puglia

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
II.2.1	ACC Bari Lamasinata	€ 25.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
II.2.1	ACC e PRG Foggia	€ 39.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
II.2.1	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	€ 30.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
II.2.1	SCC Bari – Taranto	€ 27.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
II.2.1	SCC Messina – Siracusa	€ 22.000.000,00			28	Sistemi di trasporto intelligenti	Sicilia
II.2.1	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	€ 47.000.000,00	€ 36.652.104,8	€ 20.322.560,16	28	Sistemi di trasporto intelligenti	Sicilia
II.2.4	Aeroporto Napoli Capodichino - Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	€ 8.972.010,00	€ 6.377.315,00		28	Sistemi di trasporto intelligenti	Campania
II.2.4	Aeroporto di Taranto Grottaglie. Progettazione esecutiva ed esecuzione del nuovo BT ed aeroMET	€ 3.818.524,70	€ 3.799.834,65	€ 522.452,70	28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia
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	28	Sistemi di trasporto intelligenti	Puglia

Tabella 5.3 – Progetti selezionati nell’Asse III

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
III.1.1	Assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON REM	€ 11.724.546,59	€ 6.493.983,92	€ 6.493.983,92	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione	n.a.
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	€ 407.888,14	€ 67.800,00	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione	n.a.
III.1.1	Dotazioni materiali e attrezzature d'ufficio	€ 200.000,00	€ 88.513,68		85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione	n.a.
III.1.1	Missioni personale interno: controlli in loco e incontri istituzionali	€ 300.000,00	€ 78.174,82	€ 3.238,68	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione	n.a.

LdI	Titolo	Costo ammesso	Pagamenti sostenuti	Spesa certificata	Tema Prioritario		Regione
					Cod.	Descrizione	
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 ispezione	n.a.
III.1.1	Spese generali CdS ed altri incontri istituzionali	€ 30.000,00	€ 9.240,20	€ 900,00	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione	n.a.
III.1.2	Monitoraggio del PON reti e Mobilità 2007-2013	€ 7.144.167,25	€ 5.016.981,20	€ 5.016.981,2	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione	n.a.
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	n.a.
III.1.3	Studi e ricerche inerenti il PON "Reti e Mobilità" 2007-2013	€ 1.000.000,00			86	Valutazioni e studi; informazioni e comunicazione	n.a.
III.1.3	Valutazione Intermedia del PON Reti e Mobilità 2007-2013	€ 4.578.962,63	€ 1.538.125,33	€ 38.763,28	86	Valutazioni e studi; informazioni e comunicazione	n.a.
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	n.a.
III.1.4	Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013	€ 2.005.644,98	€ 685.644,99	€ 524.408,62	85	Preparazione, attuazione, monitoraggio e ispezione	n.a.
III.2.1	Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007/2013	€ 9.265.485,83	€ 4.313.330,22	€ 4.246.885,14	86	Valutazioni e studi; informazioni e comunicazione	n.a.

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 2011 sono state poste in essere attività finalizzate a definire puntualmente l'iter procedurale e, conseguentemente, 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"**.

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.

La Linea di Intervento I.4.1 sarà attivata attraverso la pubblicazione di un bando 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 (orientativamente 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 il bando, 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 un altro Stato membro.

2.1.6 Sostegno restituito o riutilizzato

Al 31.12.2011 non vi sono informazioni da fornire in merito alla restituzione o al riutilizzo di contributi in applicazione dell'art. 57 e dell'art. 98,2 del Regolamento (CE) 1083/2006.

2.1.7 Analisi qualitativa

Anche per il 2011 è possibile affermare che il processo di implementazione del PON Reti e Mobilità è caratterizzato da un elevato profilo di coerenza tanto con le "*Linee guida integrate per la strategia di Lisbona*" che con gli obiettivi fissati dalla strategia Europa 2020 con particolare riferimento al tema della sostenibilità. 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 2011, 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.

Al 31.12.2011 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 69 interventi selezionati al 31.12.2011 (al netto, quindi, dei progetti rientranti nell'Asse III), **29** (il 42%) sono progetti che sviluppano e/o potenziano il trasporto merci su ferro, **13** (il 19%) 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 **8 progetti conclusi** al 31.12.2011 dei 69 selezionati, di cui **6 progetti ferroviari**, **1 nel settore aeroportuale** e **1 progetto in ambito portuale** (Autostrade del Mare). Tali progetti conclusi, che rappresentano il 12% circa del numero di progetti complessivamente finanziati, corrispondono ad un volume finanziario pari al 10% circa delle risorse attivate a valere sulla dotazione del Programma tramite Decreto dell'Autorità di Gestione.

Degli 8 progetti conclusi, 4 (3 ferroviari, 1 portuale) sono inclusi nell'Asse I e 4 (3 ferroviari, 1 aeroportuale) nell'Asse II del Programma.

Tale approccio 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 e a quella derivante dall'allocazione delle risorse al 31.12.2011; in particolare, la colonna afferente all'importo percentuale programmato riporta la **ripartizione indicativa programmata** delle risorse assegnate per ogni categoria di spesa (dotazione finanziaria PON); mentre la colonna relativa all'importo percentuale di risorse allocate evidenzia la **ripartizione effettiva**, al 31.12.2011, delle risorse per ciascuna categoria (risorse allocate PON).

Tabella 6 - Codificazione per "temi prioritari" - Ripartizione percentuale delle risorse programmate e allocate dal PON al 31.12.2011

Codice	Temi prioritari – Descrizione	Importo percentuale programmato	Importo percentuale allocato
16	Trasporti ferroviari	21,60%	22,15%
17	Ferrovie (TEN-T)	34,70%	32,26%
20	Autostrade	0,70%	
21	Autostrade (TEN-T)	2,50%	
22	Strade nazionali	17,10%	17,25%
26	Trasporti multimodali	2,30%	1,49%
28	Sistemi di trasporto intelligenti	3,00%	8,63%
29	Aeroporti	3,00%	1,64%
30	Porti	13,70%	15,12%

Codice	Temi prioritari – Descrizione	Importo percentuale programmato	Importo percentuale allocato
85	Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	0,80%	0,90%
86	Valutazione e studi; informazione e comunicazione	0,60%	0,57%
TOTALE RISORSE		100,00%	100,00%
Earmarking risorse FESR - Art. 9, § 3, Reg. CE 1083/2006		81,50%	81,29%
Earmarking risorse FESR - § III.1 QSN 2007-2013		75,30%	79,65%

Legenda:

-  Earmarking - Categorie di spesa ex All. IV del Reg. CE 1083/2006 per Obiettivo Convergenza (art. 9, § 3)
-  Earmarking - Modalità di trasporto sostenibili per obiettivo specifico 6.1.1 del QSN 2007-2013 (§ III.1)

Dai dati sopra rappresentati emerge che allo stato attuale il PON attribuisce una quota di risorse superiore (pari a circa 4,3 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; per quanto concerne il **sistema portuale**, il Programma ha allocato, invece, un surplus di risorse pari all'1,4% rispetto a quanto definito in fase di programmazione. Anche per quanto concerne il finanziamento di interventi relativi ai **sistemi di trasporto intelligenti** si rileva una quota di risorse assegnate superiore al programmato (delta positivo pari al 5,6%), mentre si rileva un lieve scostamento in negativo nell'allocazione di risorse a valere sulle Linee di Intervento finalizzate allo **sviluppo dei trasporti multimodali** (pari all'0,8%).

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, fra l'altro, 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

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 attuale (2007/2013), il **pieno rispetto delle norme sugli aiuti di Stato** con la differenza procedurale che, 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; nel periodo in corso (2007/2013), invece, sono state responsabilizzate le autorità degli Stati membri alle quali è stato chiesto di specificare, in una tabella allegata al PON, quali misure costituissero aiuti di Stato e ai sensi di quale normativa specifica sarebbero state attuate (misure esistenti, de minimis, aiuti in esenzione, aiuti da notificare), senza che la DG COMP venisse consultata preventivamente.

Tale tematica ha assunto un nuovo impulso, anche a seguito della lettera – inviata ai 27 Paesi membri – a firma congiunta dei Direttori Generali delle DG COMP e REGIO (Italianer e Ahner) con la quale veniva richiamata la necessità di rispettare le norme in materia di aiuti di Stato nella fase di attuazione dei programmi operativi. 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 sembra esservi 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, nonché alcune "forzature" rispetto alla normativa in materia di aiuti di Stato che sono state registrate nell'ambito di programmi operativi da parte di alcuni paesi di recente adesione.

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 all'**Hub Portuale 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 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 (attuazione dell'Obiettivo operativo I.4).

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 2011 sono stati **promossi e condotti 12 incontri**.

Nell'ambito di tali incontri, ai quali hanno preso parte, oltre all'Autorità di Gestione e all'Autorità Ambientale (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - MATTM), altri soggetti coinvolti nell'attuazione del Programma o con specifiche competenze ambientali, sono state svolte le seguenti attività:

- definizione puntuale, di concerto con il referente dell'Autorità Ambientale Nazionale, del programma di lavoro del suddetto Gruppo di Lavoro;
- elaborazione di pareri e approfondimenti tecnici per la risoluzione di criticità relative alle procedure ambientali dei progetti ammessi a finanziamento, con particolare riferimento all'acquisizione della "**Dichiarazione dell'autorità competente per la sorveglianza dei siti Natura 2000**" di cui all'allegato I della "Domanda di conferma del sostegno a norma degli articoli 39-41 del Regolamento (CE) 1083/2006" (scheda Grandi Progetti) nonché all'acquisizione delle informazioni relative allo **stato di avanzamento dell'iter approvativo presso il MATTM** (Valutazione Impatto Ambientale - VIA, Valutazione di Incidenza Ambientale - VInCA);
- **azione di indirizzo nei confronti dei Beneficiari**, funzionale alla risoluzione di criticità ambientali connesse all'attuazione di specifiche Linee di Intervento;
- **supporto metodologico alla redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)**; osservazioni sul PMA e promozione di un processo di condivisione dei contenuti del PMA con l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e con il gruppo PON Governance e Assistenza Tecnica (GAT) attivo presso il MATTM;
- approfondimenti per la definizione delle caratteristiche di un **sistema informativo territoriale** funzionale all'efficace conduzione delle attività di **monitoraggio ambientale del Programma**;
- realizzazione di una "**Agenda dei profili ambientali**" degli interventi PON 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;
- avvio della redazione del **primo Report di monitoraggio ambientale** del PON Reti e Mobilità da presentare, annualmente, al Comitato di Sorveglianza;
- predisposizione dell'articolo pubblicato sulla rivista "*Territorio Mobilità e Ambiente*", curata dal Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, dal titolo "**Il PON Reti e Mobilità e gli obiettivi di Sostenibilità: il ruolo del Piano di Monitoraggio Ambientale**".

Per quanto concerne il **Tavolo Interministeriale Ambiente**, istituito con l'obiettivo di facilitare il dialogo tra MIT (Autorità di Gestione), MATTM (Autorità Ambientale) e MISE-DPS (Autorità di Gestione del QSN) e assicurare lo svolgimento di tutte le attività connesse all'integrazione della

componente ambientale nell'attuazione del PON, è stato realizzato **un incontro**, in data 5 aprile 2011, finalizzato a presentare il Piano di Monitoraggio Ambientale del PON Reti e Mobilità e a fornire un aggiornamento circa lo stato di avanzamento degli iter procedurali relativi ai Grandi Progetti.

Il MIT, in qualità di Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità, partecipa, inoltre, ai lavori della **Rete delle Autorità Ambientali e delle Autorità di Gestione** istituita nel corso della programmazione 1994-1999 ed attiva nella programmazione 2000-2006 e in quella attuale. La Rete Ambientale rappresenta il luogo di coordinamento, di confronto, di messa in comune delle esperienze e di elaborazione di proposte e di metodologie attinenti alla integrazione degli aspetti ambientali nelle azioni finanziate dai Fondi Strutturali comunitari.

In particolare, l'Autorità di Gestione partecipa ai lavori del *Gruppo di Lavoro Monitoraggio VAS (Valutazione Ambientale Strategica)*, e nello specifico alle attività del Sottogruppo 1 "*Approfondimenti tematici sul monitoraggio ambientale VAS*", nell'ambito del quale il Piano di Monitoraggio Ambientale del Programma è stato individuato come *case study* all'interno di uno studio finalizzato alla costruzione di un Sistema di Monitoraggio Integrato.

Nel corso del 2011 l'Autorità di Gestione ha, infine, partecipato a 4 incontri organizzati dalla Rete delle Autorità Ambientali in occasione dei quali sono state affrontate le seguenti tematiche:

- definizione delle modalità procedurali per il monitoraggio dei Programmi della politica di coesione, in particolare per sviluppare le opportune sinergie con i processi di valutazione dei programmi stessi e con il monitoraggio dell'attuazione del piano;
- revisione ed integrazione degli Indicatori ambientali del QSN, oggi non in grado di rappresentare adeguati indicatori di processo per la molteplicità di obiettivi ambientali dei programmi;
- sviluppo di una base condivisa di informazioni ambientali finalizzate all'omogeneizzazione e all'integrazione dei sistemi di monitoraggio ambientale;
- scambio e condivisione di "buone pratiche" sull'attuazione del monitoraggio ambientale di PON e POR.

In particolare, nell'ambito dei lavori del *Gruppo di Lavoro Monitoraggio VAS* l'Autorità di Gestione ha prodotto una Scheda di analisi del sistema di monitoraggio del PON Reti e Mobilità quale contributo alla predisposizione del rapporto finale "Il monitoraggio VAS nella Programmazione 2007/2013".

2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI

2.3.1 Principali problemi nell'implementazione del Programma Operativo

A causa di alcune difficoltà attuative – identificate già nel corso dei focus territoriali (condotti nel corso del 2010 i cui esiti sono stati condivisi nell'ambito del CIA del 17 febbraio 2011) – il parco progetti del PON si è progressivamente assestato, delineando, al 31.12.2011, il seguente "stato dell'arte":

- eliminazione di interventi esplicitamente indicati nel testo del PON approvato: definanziamento, nel corso del 2010, del GP "Nodo ferroviario di Bari" (M€ 395,00 – Asse II), dell'intervento "Vesuvio est" (M€ 48,00 – Asse I) e del GP "Variante Cannello-Napoli" (M€ 202,00 – Asse I);

- introduzione di nuovi interventi ferroviari a sostituzione di quelli già defianziati, anche in considerazione delle richieste della CE di individuare interventi da ammettere a finanziamento sulla linea ferroviaria Gioia Tauro-Taranto (peraltro prevista come Grande progetto nell'Elenco indicativo allegato al PON);
- mancata approvazione della scheda GP "Licodia Eubea-Libertinia" e conseguente ritiro del progetto.

Le predette operazioni hanno di fatto comportato:

- un overbooking in termini di impegni sull'Asse II (circa 130 milioni di euro) con una distribuzione di risorse che, rispetto alle indicazioni da PON, premia gli interventi sui sistemi intelligenti di trasporto a scapito delle modalità aeroportuale e intermodale;
- l'accentuazione della necessità di revisionare il set di indicatori ai fini di determinarne di più esaustivi e pertinenti in ragione delle progettualità effettivamente ammesse a beneficio.

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.

Alla luce di alcune prime valutazioni sullo stato di avanzamento del Programma, si è proceduto ad effettuare una **analisi di rischio** sul complesso delle azioni, con specifica attenzione alle realizzazioni di opere pubbliche caratterizzate da un arretrato stato di avanzamento procedurale e da una conclusione lavori prossima al termine di eleggibilità della spesa.

L'attività si è svolta in coerenza con quanto progressivamente disposto a livello nazionale in merito all'accelerazione della spesa dei programmi cofinanziati e con l'obiettivo specifico di supportare un percorso volto all'individuazione di alcuni aggiustamenti al testo del Programma – tra cui un diverso bilanciamento tra i due Assi di intervento – da sottoporre a decisione da parte della CE.

L'analisi ha previsto una prima **ricognizione desk** – condotta classificando gli interventi alla luce di un rischio procedurale, un rischio finanziario e un giudizio di affidabilità del dato procedurale – i cui esiti hanno alimentato una successiva fase di **incontri con i beneficiari** del Programma volta a verificare le risultanze emerse e ad approfondire le cause delle criticità riscontrate.

Su un totale di 70 progetti ammessi a finanziamento a valere sugli Assi I e II del Programma il **37%**, corrispondente a **26 interventi**, è risultato meritevole di essere sottoposto a successivo approfondimento. In termini finanziari, tenendo conto della ripartizione della spesa prevista per i singoli progetti a rischio nelle diverse annualità (piani dei costi), è stato possibile formulare una preliminare stima delle risorse a rischio dell'ordine dei **250-300 milioni di euro**.

Un primo ciclo di incontri di approfondimento con i beneficiari si è tenuto tra i mesi di settembre e novembre 2011. Per **11 dei 26 interventi** oggetto di approfondimento la condivisione delle criticità ha consentito di **intraprendere azioni correttive tali da influire immediatamente sull'efficacia del percorso attuativo o delineare strategie di brevissimo termine per la rimozione degli**

ostacoli. Le informazioni emerse dagli incontri sono state sistematizzate ed hanno costituito la base conoscitiva per il successivo ciclo di riunioni, programmato per i mesi di aprile e maggio 2012.

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

Con il terzo Rapporto Annuale di Controllo (articolo 62, paragrafo 1, lettera d), punto i) del Regolamento (CE) 1083/2006), formalizzato dall'Autorità di Audit (AdA) con nota prot. 58202 del 23 dicembre 2011 e riferito all'*audit period* che va dal 1 luglio 2010 al 30 giugno 2011, si segnalano 9 osservazioni con un impatto finanziario complessivo di € 956.387,52, pari ad un tasso di errore del 2,61%.

La seguente tabella – estratta dal RAC 2011 – sintetizza le tipologie di irregolarità e il relativo impatto finanziario.

Tabella 7 – RAC 2011: irregolarità rilevate e impatto finanziario

Tipologia di irregolarità	Beneficiario interessato dall'irregolarità	N° di osservazioni	Impatto finanziario	% impatto finanziario
Errore procedurale	RFI	3	€ 623.832,98	65%
Spese non eleggibili	RFI	2	€ 289.379,17	30%
Documenti giustificativi incompleti o mancanti	RFI	2	€ 43.175,57	5%
Errore materiale	RFI	2	€ 0,00	-
Totale	-	9	€ 956.387,52	100%

Nonostante il tasso di errore sia superiore al 2%, si evidenzia come il 65% dell'importo complessivo irregolare (pari ad € 623.832,98) sia generato da irregolarità di carattere procedurale, dovute esclusivamente alla rendicontazione delle spese generali del Beneficiario RFI S.p.A. Tali spese, infatti, ai sensi dell'art. 56 lett. b) del Regolamento (CE) 1083/2006, sono state giudicate irregolari dall'Autorità di Gestione a chiusura dei controlli di I livello, poiché non giustificate da documenti contabili aventi un valore probatorio equivalente alle fatture. Si segnala che la criticità rilevata è in via di completa risoluzione attraverso la condivisione di una metodologia di dichiarazione dei costi indiretti su base forfettaria di cui alla nota COCOF/ 09/0025/04-EN. Nelle more della condivisione ufficiale della soluzione individuata, già nel corso dell'annualità 2011, RFI non ha più richiesto a rimborso tale tipologia di spesa. Inoltre, con riferimento alle spese generali rendicontate dal Beneficiario RFI per l'annualità 2009, si è provveduto a ritirare gli importi irregolari in occasione della V Domanda di Pagamento alla Commissione europea, del 22 dicembre 2011 mentre, con riferimento all'annualità 2010, gli importi irregolari saranno ritirati in occasione della prima certificazione utile nel corso dell'annualità 2012.

La seconda tipologia di irregolarità per impatto finanziario (€ 289.379,17) riguarda l'individuazione di spese richieste a rimborso ma non eleggibili. La fattispecie fa riferimento sostanzialmente all'importo di € 288.225,21 relativo a spese del beneficiario RFI - progetto Nodo Ferroviario di Palermo – afferenti ad una tratta finanziata dal POR FESR della Regione Siciliana. Si sottolinea che la non corretta imputazione di tali spese è stata causata da un mero errore materiale da parte del Beneficiario. Anche al fine di evitare il rischio di certificazione alla Commissione europea di simili importi irregolari, tuttavia, il Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co) del PON è stato modificato anticipando l'intero ciclo dei controlli prima della certificazione delle spese e riportando

in capo all'Autorità di Gestione anche i controlli documentali finanziari, precedentemente delegati, per i progetti di competenza, ai beneficiari RFI e ANAS.

Documenti giustificativi incompleti o mancanti (con impatto finanziario limitato) ed errori materiali (con impatto finanziario nullo) costituiscono fattispecie residuali di irregolarità che sono state considerate del tutto fisiologiche da parte dell'Autorità di Audit.

2.3.3 Processo di revisione delle procedure di gestione e controllo

Nel corso dell'annualità 2011 è stato rivisto il **Documento di Descrizione del Si.Ge.Co** ed è stata adottata una nuova versione del **Manuale Operativo delle Procedure** 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*.

Già a partire dall'annualità 2010, infatti, il Programma è stato oggetto di attività di auditing svolte da parte dei competenti organismi nazionali (AdA) e comunitari (DG REGIO della CE e *European Court of Auditors* - ECA).

Si segnala in particolare che la CE – DG REGIO, a seguito degli esiti della missione di Audit del 25-29 ottobre 2010 e dell'analisi condotta sul RAC 2010 per il Programma, nonché in considerazione di quanto rilevato dalla ECA a seguito della missione del 5-16 luglio 2010¹⁷, ha individuato carenze significative nel funzionamento dei sistemi di gestione e controllo tali da giustificare un'**interruzione dei termini di pagamento (Art. 91 del Regolamento (CE) 1083/2006)**, comunicata con nota Ares(2011)299134 del 17 marzo 2011.

L'Autorità di Gestione e l'Autorità di Audit del PON, con nota prot. 4491 del 16 maggio 2011, hanno congiuntamente fornito evidenza delle azioni migliorative intraprese e delle misure correttive adottate, di cui si restituisce una sintesi nell'Allegato 4.

A seguito della risposta delle autorità nazionali, la CE, con nota Ares(2011)1069024 del 7 ottobre 2011, ha provveduto a revocare l'interruzione dei termini di pagamento.

La procedura di revisione del Si.Ge.Co. è terminata con il parere dell'Autorità di Audit di conformità alla normativa comunitaria, ufficializzato con nota prot. 45243 del 25 ottobre 2011, e la successiva pubblicazione del documento sul sistema informativo SFC 2007.

L'Allegato 5 riporta una tabella di sintesi delle modifiche apportate.

Il Manuale Operativo delle Procedure v. 6.0, che recepisce e integra le modifiche al nuovo Si.Ge.Co, è stato infine approvato dall'Autorità di Gestione con nota prot. 35 del 14 dicembre 2011, e successivamente pubblicato sul sito ufficiale del PON Reti e Mobilità.

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 sintetici dati volti a delineare il quadro evolutivo con riferimento a due 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;

¹⁷ Sugli esiti delle missioni di audit delle CE – DG Regio e della ECA nel corso del 2010, si veda il Rapporto Annuale d'Esecuzione 2010.

- il percorso di revisione delle politiche europee in materia di trasporti con particolare riferimento alle reti di interesse comunitario.

2.4.1 Le dinamiche nel trasporto merci

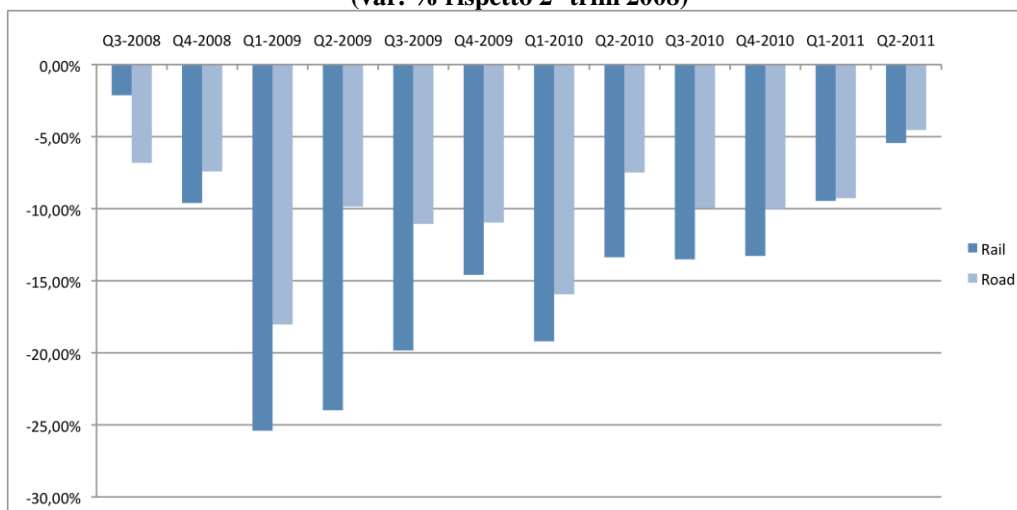
L'evoluzione del contesto socio-economico, rispetto al quadro delineato a sostegno della fase di programmazione, trova inevitabilmente il principale elemento di caratterizzazione nella **crisi economico-finanziaria mondiale** manifestatasi nei primi mesi del 2008 e tuttora – sebbene con diverse caratteristiche – in atto.

La dimensione del fenomeno, nella sua prima evoluzione, è bene descritta a livello globale da una variazione negativa intervenuta nel volume degli scambi pari al 12% e un calo del traffico mondiale di container del 26%.

Nel corso del 2010 i dati riguardanti il commercio internazionale via mare a livello europeo hanno progressivamente mostrato segnali di ripresa, fino a riportarsi, nei primi mesi del 2011 ai livelli pre-crisi (-1% in termini di tonnellate totali) con andamenti differenti per le esportazioni (+14%) e le importazioni (-5%). I dati del trasporto aereo segnano invece dati decisamente positivi (+16%).

Il volume di merci trasportate su rotaia e su gomma, invece, è sceso in Europa rispettivamente su livelli del 25% e del 15%. L'analisi dell'andamento trimestrale delle t-km trasportate per le due modalità mostra una progressiva ripresa e una successiva stagnazione, che portano a una situazione a metà del 2011 a qualche punto percentuale dai livelli pre-crisi. Gli studi disponibili sono inoltre concordi nel delineare un quadro di rallentamento della crescita a partire proprio dalla metà del 2011 per tutte le modalità di trasporto.

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



Fonte: Elaborazione Ecorys su dati International Transport Forum

A livello nazionale, le ultime rilevazioni disponibili contenute nella Nota Congiunturale Confetra confermano i dati di livello mondiale ed europeo con una fase di ripresa seguita da un periodo di stagnazione. **Per il 2011 il saldo è complessivamente positivo** sia in termini di volumi che di fatturato, con l'**eccezione del cargo ferroviario (-3,7%) e del traffico marittimo RO-RO (-3,8%)**. Anche in **ambito nazionale**, comunque, il **saldo positivo** è stato determinato da un andamento positivo nei primi mesi del 2011 seguito da una fase di rallentamento via, via più evidente.

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



Fonte: Confetra, Nota congiunturale sul trasporto merci anno XIV febbraio 2012

Sul fronte del **trasporto marittimo**, la tendenza descritta è complessivamente confermata dal dettaglio relativo alla movimentazione dei contenitori nei principali porti italiani con riferimento al periodo 2008-2011. Rispetto a questo particolare settore è però opportuno sottolineare la situazione di sofferenza dei porti di *transshipment* che, oltre alla crisi, risentono della concorrenza dei porti della sponda sud del Mediterraneo e delle conseguenti scelte operate da parte delle compagnie di navigazione. Esemplificativo è il dato di Gioia Tauro che in sostanziale pareggio a giugno 2011 presenta un dato di calo stimato al 18% soprattutto in seguito all'abbandono dello scalo calabrese da parte di MAERSK.

Tabella 8 - Movimento contenitori N. TEUs

	2008	2009	2010	2011	Var % 09-08	Var % 10-09	Var % 11-10
Savona	252.837	196.317	181.859	166.053	-22,4%	-7,4%	-8,7%
Genova	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	-13,2%	14,7%	5,0%
La Spezia	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	-16,1%	22,9%	1,7%
Livorno	778.864	592.050	628.489	637.798	-24,0%	6,2%	1,5%
Napoli	481.521	515.868	532.432	526.768	7,1%	3,2%	-1,1%
Salerno	330.373	269.300	234.809	245.000	-18,5%	-12,8%	4,3%
Gioia Tauro	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.338.000	-17,6%	-0,2%	-18,0%
Taranto	786.655	741.428	581.936	604.404	-5,7%	-21,5%	3,9%
Ancona	119.104	105.503	110.395	120.674	-11,4%	4,6%	9,3%
Ravenna	214.324	185.022	183.041	215.336	-13,7%	-1,1%	17,6%
Venezia	379.072	369.474	393.913	458.363	-2,5%	6,6%	16,4%
Trieste	335.943	276.957	277.058	393.195	-17,6%	0,0%	41,9%
Cagliari	307.527	736.984	629.340	613.933	139,6%	-14,6%	-2,4%

Fonte: Assoporti (dati 2011 frutto di notizie di stampa, stime e proiezioni)

La condizione di maggiore criticità è comunque rilevabile nel **trasporto ferroviario**. Una situazione di sofferenza che investe tutta l'Europa, ma che trova a livello nazionale un dato divergente, in senso negativo, rispetto alle altre economie¹⁸. La sofferenza del trasporto ferroviario

¹⁸ La quota modale ferroviaria in Germania nel 2011 è tornata ai livelli del 2007 e 2008 pari al 17,7% (Fonte Allianz pro Schiene).

di merci in Italia appare dunque non più solamente imputabile agli effetti della crisi economico-finanziaria, ma anche nei profondi cambiamenti in atto nel settore e nelle incertezze riguardanti il principale operatore ferroviario nazionale.

Tabella 9 -Volume merci anni 2006-2010 (treni-km)

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

Fonte: elaborazione su dati ANSF – Rapporti annuali sulla sicurezza

Guardando ai dati disponibili, la variazione percentuale dei treni kilometro effettuati tra il 2009 e il 2008 segna un calo di circa il 25%, che aumenta al 30% considerando solo le imprese afferenti al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Tra il 2009 e il 2010 la variazione percentuale si è ridotta al 6% (al 15% per FSI). In questo settore, come detto, permangono dunque segnali di sofferenza. Ciò soprattutto per quanto riguarda il trasporto domestico che per il 2011 nella precedente Nota Confetra veniva stimato, in termini di t-km, in calo del 21% a fronte di una crescita del 10% del traffico internazionale¹⁹.

In sintesi è possibile rilevare che “all'interno di una tendenza declinante, si distingue una crescita della attività da parte delle Imprese Ferroviarie private contrapposta a una forte diminuzione del traffico del Gruppo FS, non tale tuttavia da impedire l'altrettanto forte calo del traffico totale. Questo da un lato conferma che l'ingresso delle IF private sul mercato ha soprattutto prodotto uno spostamento di traffico da FS ai privati, ma raramente ha originato traffico nuovo”²⁰. Poiché le imprese ferroviarie private operano perlopiù lungo le direttrici a maggior valore aggiunto e dunque lungo i valichi alpini, tali dati si pongono a ulteriore conferma del fatto che a essere penalizzato è soprattutto il traffico domestico, in particolare nel mezzogiorno.

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

¹⁹ Tale dato è stato smentito, sebbene in assenza di dati ufficiali, dal Gruppo FSI che dichiara una crescita del 3% del traffico nazionale.

²⁰ www.intermodale24-rail.net

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'effi

e orientamento delle azioni ai risultati".

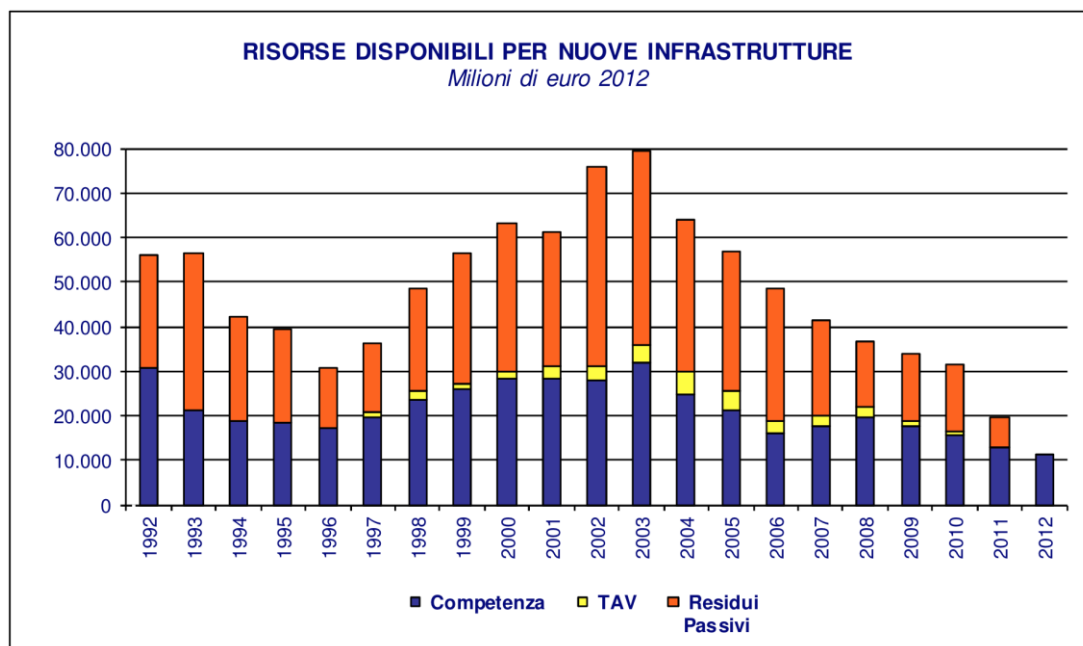
Gli **ambiti di investimento** individuati nel Piano d'Azione sui quali far convergere risorse riprogrammate o rimodulate per non meno di 3,4 miliardi di euro sono: **istruzione, banda larga, occupazione e sistema dei trasporti**. Ad essi si aggiunge un quinto ambito dedicato specificatamente alle **reti ferroviarie** che prevede, però, un orizzonte temporale più ampio rispetto al termine di eligibilità delle spese del dicembre 2015. In particolare, il Piano di Azione Coesione prevede che alcuni interventi ferroviari trovino copertura a valere sulle risorse rivenienti da una riduzione della quota di cofinanziamento nazionale dei PO individuati dallo stesso Piano.

A fronte di tali iniziative, tuttavia, il quadro degli investimenti pubblici in infrastrutture ha subito importanti ripercussioni derivanti dal recepimento delle manovre d'estate (**D.L. 98/2011** e **D.L. 138/2011**) contenenti misure di contenimento della spesa pubblica.

Una meritevole ricognizione sugli effetti dei success

2012, stima una contrazione in termini reali del 43% delle risorse per nuovi investimenti infrastrutturali per il periodo 2008-2012.

Grafico 7 – Risorse disponibili per nuove infrastrutture



Fonte: ANCE, Analisi del DDL Stabilità 2012, 2 novembre 2011

Con riferimento alle singole **modalità di trasporto**, nella stes

previsto per il

2012 non prevede stanziamenti per ANAS. Entrambi gli Enti potranno tuttavia beneficiare di una quota del “**Fondo per le infrastrutture ferroviarie e stradali**” disposto dalla Manovra di luglio con una dotazione complessiva di 4.930 milioni di euro in 5 anni (2012-2016).

2.4.3 L'evoluzione nelle politiche per i trasporti

Il 2011 è stato particolarmente significativo per quanto riguarda la produzione di **orientamenti in materia di trasporti a livello comunitario**. La strategia europea sui trasporti ha visto, infatti, una più puntuale declinazione – e un ampliamento dell'orizzonte temporale di riferimento al 2050 – all'interno del nuovo Libro Bianco²¹. Il documento rafforza l'investimento sulle modalità più sostenibili, sul completamento delle reti e sull'efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici soprattutto attraverso il ricorso alle nuove tecnologie. Ciò attraverso l'individuazione di dieci obiettivi fondamentali tra cui lo spostamento del 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km entro il 2030 verso ferrovia e via mare e del 50% entro il 2050, nonché il completamento entro il 2030 delle reti infrastrutturali TEN-T.

Si è giunti inoltre a una svolta nel 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. Ciò al fine di ottimizzare le sinergie tra gli investimenti nei tre diversi settori caratterizzati da analoghe problematiche e favorire l'accesso di capitali privati per la realizzazione delle infrastrutture.

Tra i provvedimenti adottati vi è anche la **proposta di regolamento per le linee guida di sviluppo delle reti di trasporto** che articola la rete TEN-T in due strati: una rete centrale da completare entro il 2030 “appoggiata” e alimentata da una rete globale di collegamenti di livello regionale e nazionale, da completare entro il 2050.

La rete centrale interessa in particolare:

- 83 porti europei principali mediante collegamenti ferroviari e stradali;
- 37 aeroporti principali mediante collegamenti ferroviari verso grandi città;
- 15.000 km di linee ferroviarie convertite all'alta velocità;
- 35 grandi progetti transfrontalieri per ridurre le strozzature.

La realizzazione della **rete centrale** si fonda su un approccio per corridoi: dieci corridoi interessati da non meno di tre modi di trasporto, tre Stati membri e due sezioni transfrontaliere. I provvedimenti adottati, inoltre, propongono lo stanziamento di 31,7 miliardi di euro per il periodo finanziario 2012-2020 da destinarsi per l'80% a progetti prioritari lungo i dieci corridoi e a al finanziamento di progetti orizzontali di carattere tecnologico con priorità alla modalità aeroportuale e ferroviaria (SESAR e ERTMS). Ciò anche alla luce dell'introduzione di obblighi più stringenti relativi all'interoperabilità dei sistemi di trasporto e, in particolare, dei sistemi comuni di segnalazione ferroviaria.

²¹ Commissione europea, Libro Bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, Bruxelles, 28.3.2011.

Tra gli obiettivi delle nuove linee guida figura inoltre la necessità di intervenire "sull'ultimo miglio", con specifica attenzione ai nodi urbani, poiché elemento determinante in qualità di punto di origine o di destinazione finale e dove si verifica la maggior parte dei trasferimenti inter/inframodali.

I provvedimenti adottati propongono significative novità anche per quanto riguarda i corridoi che interessano il territorio italiano. L'originario Corridoio I Berlino - Palermo, infatti, assume la nuova denominazione di Corridoio 5 Helsinki - Valletta con una significativa ridefinizione del tracciato che nel suo tratto terminale vede un allargamento alle tratte Napoli - Bari - Taranto e Messina - Catania - Palermo, per quanto attiene al core network, e alle tratte Paola - Sibari - Taranto e Messina - Palermo in termini di *comprehensive network*.

Un secondo rilevante ambito in cui, a livello europeo, si registrano significative novità è quello riguardante la **liberalizzazione nel settore del trasporto ferroviario**. Nonostante l'innegabile impulso che i successivi provvedimenti (i cosiddetti "tre pacchetti") hanno dato al processo di liberalizzazione, la Commissione ha rilevato come nell'attuale quadro normativo permangano ancora lacune da colmare e ambiguità da chiarire affinché gli obiettivi iniziali della legislazione siano pienamente perseguiti. A tal proposito è stata recentemente approvata dal Parlamento Europeo una proposta di "rifusione" del primo pacchetto ferroviario volta a intervenire principalmente sui seguenti aspetti: l'adeguato finanziamento e imposizione di diritti per l'infrastruttura ferroviaria; le condizioni di concorrenza sul mercato ferroviario; le riforme organizzative necessarie per assicurare una sorveglianza appropriata del mercato.

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 2011 l'ENAC ha inoltre stipulato la Convenzione con il beneficiario GESAP S.p.A. e ha poi proceduto a valutare la richiesta di prefinanziamento come previsto dalla Convenzione stessa. Tale richiesta è stata accettata dall'OI e poi trasmessa all'Autorità di Gestione per le verifiche di competenza. Il prefinanziamento è stato concesso ed erogato il 30.01.2012 dall'Autorità di Certificazione. A seguito della stipula della Convenzione tra ENAC e GESAP S.p.A. è stato possibile, inoltre, sostituire il Beneficiario dell'intervento sull'aeroporto di Palermo, originariamente individuato in ENAC, con GESAP S.p.A.

2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI

Al 31.12.2011 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		
Interporto di Bari	Incontro propedeutico alla firma del protocollo d'intesa	09/03/2011	PROTOCOLLO D'INTESA	10/10/2011	MIT Regione Puglia R.F.I. SpA F.S. Logistica Spa Interporto regionale della Puglia Spa	Realizzazione di interventi finalizzati al potenziamento del polo logistico di Bari e del collegamento alla rete ferroviaria nazionale
Porto di Gioia Tauro	Gruppo tecnico per la sorveglianza dell'attuazione dell'Accordo	07/10/2011	APQ	28/09/2010	MIT MISE MIUR CE Regione Calabria AP Gioia Tauro R.F.I. Spa	Sviluppo del Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro
		17/11/2011				
		12/01/2012				
		23/04/2012				
Porto di Gioia Tauro	Verifica dello Stato di avanzamento degli interventi finanziati a valere sul PON	31/03/2011	-	-	MIT MISE CE R.F.I. SpA AP Gioia Tauro Regione Calabria	
	Progettazione del Gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro	15/09/2011	-	-	MIT R.F.I. SpA AP Gioia Tauro Regione Calabria	
Porto di Taranto	Tavolo di governance per la corretta attuazione dell'intervento	11/05/2011	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
		13/07/2011				
		14/09/2011				
		18/01/2012				
		28/02/2012				

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.

Il dialogo e lo scambio informativo così stabiliti si sono particolarmente accentuati nel corso del 2011 attraverso la conduzione di frequenti incontri tra l’Autorità di Gestione del PON “Reti e Mobilità” e la Struttura Tecnica di Missione del MIT, finalizzati a rafforzare i profili di *governance* che presiedono la Politica Regionale Unitaria 2007-2013 e, in particolare, a massimizzare i gradi di sinergia e complementarietà tra il PON cofinanziato UE e gli interventi finanziati attraverso altri strumenti programmatici.

Nello specifico si è teso a rafforzare i gradi di sinergia e, nel contempo, i livelli di sorveglianza e controllo con riferimento ai provvedimenti adottati nel corso del 2010-2011 sia in materia di **politica dei trasporti dalla Commissione europea** sia a **livello nazionale** per il raggiungimento degli obiettivi della strategia Europa 2020.

Per quanto concerne il **panorama europeo**, nel corso del 2011 il processo di attuazione e gestione del PON si è svolto tenendo conto anche delle significative novità riguardanti i corridoi europei che interessano il territorio italiano (strategia sulle reti TEN articolata attorno a un “*comprehensive network*” e un “*core network*” e ridefinizione del tracciato dell’originario Corridoio I Berlino-Palermo, che assume anche la nuova denominazione di Corridoio 5 Helsinki-Valletta).

Sotto il **profilo nazionale**, invece, il Programma continua a confrontarsi – anche nel 2011 – con una serie di interventi legislativi volti a recuperare una dimensione sistemica della Politica Regionale Unitaria, parzialmente compromessa dalle numerose e successive attività di rimodulazione finanziaria delle risorse FAS.

In particolare il riferimento è al 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**, ossia due documenti previsti dalle nuove regole introdotte a livello europeo volte ad omologare le politiche economiche degli Stati membri attraverso la discussione delle proposte di finanza pubblica in sede UE.

Con specifico riferimento alla riduzione degli squilibri territoriali nord-sud, nel corso del 2011 le azioni promosse nell’ambito di tali documenti sono state maggiormente approfondite nel “**Piano per il Sud**” (documento di indirizzo esaminato nel Consiglio dei ministri del 26 novembre 2010), il quale individua, nell’ambito della Priorità strategica di sviluppo “Infrastrutture, Ambiente e Beni Pubblici”, le seguenti Linee di Intervento portanti:

- per i sistemi ferroviari, la realizzazione dell’Alta Capacità su tre linee (Napoli-Bari-Lecce-Taranto-Salerno-Reggio Calabria-Catania-Palermo) ed il completamento dei progetti di minore portata;
- la realizzazione di tali interventi ponendo attenzione all’integrazione con il sistema portuale;
- nell’ambito del trasporto stradale, le opere ricomprese tra le priorità strategiche indicate nell’allegato infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica;

- il potenziamento della dotazione infrastrutturale e della logistica delle aree urbane.

Vi sono inoltre altri provvedimenti e iniziative assunti, già a partire dal secondo semestre 2010, a livello nazionale e con i quali il PON ha dovuto confrontarsi nel corso del 2011:

- la **Delibera CIPE n. 79/2010** che, essendo finalizzata 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, contribuisce a evitare il rischio del doppio finanziamento;
- la **Delibera CIPE n. 1/2011** che, fra l'altro, prevede l'istituzione di un nuovo strumento negoziale (il Contratto istituzionale di sviluppo) finalizzato ad agevolare la realizzazione di 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;
- il **Piano Azione Coesione** (Dicembre 2011) che, definito d'intesa con la Commissione europea e condiviso con le Regioni e le Amministrazioni centrali interessate, individua obiettivi, contenuti e modalità operative per la revisione dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali nel ciclo 2007-2013. Per quanto concerne più direttamente il PON Reti e Mobilità, va considerato che il Piano mira a concentrare le risorse anche sulle reti ferroviarie, le quali – in una prospettiva di più lungo periodo – dovranno garantire certezza finanziaria agli interventi non completabili entro il 2015.

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)²², in data **17 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** a valle della quale si è tenuto un focus di approfondimento sul Porto di Augusta (a cui hanno preso parte anche la Regione Siciliana e l'Autorità Portuale) finalizzato a fornire specifiche in merito alla contestualizzazione dell'infrastruttura nello scenario strategico del PON.

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 evidenza del rispetto sia dell'N+2 che delle soglie minime stabilite a livello nazionale, in termini di impegni e di certificazione di spesa, riferibili alla Delibera CIPE n. 1/2011.
- **Approvazione del Rapporto Annuale di Esecuzione 2010** con le integrazioni e le modifiche decise in sede tecnica.
- **Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo**, a seguito dei cicli di audit effettuati a vario titolo sul PON Reti e Mobilità, con evidenza delle modifiche riguardanti:

²² Istituito con Decreto prot. 737/R.U. del 29 febbraio 2008 del Direttore Generale per la Programmazione del Ministero delle Infrastrutture.

- il potenziamento delle procedure dei Controlli di primo Livello;
- il rafforzamento del processo di selezione degli interventi (Cfr. Allegato 5).
- **Modalità operative per la riprogrammazione:** si è concordato sul coinvolgimento di più fattori e di diversi soggetti (UVAL, UVER, NVVIP, Valutatore, Monitoraggio ambientale, etc.) nella potenziale riprogrammazione o revisione del PON. La Commissione europea e il MiSE-DPS hanno ribadito, inoltre, l'importanza di chiarire in che modo alcuni strumenti programmatici citati (Piano per il Sud, PNL, PGM) avranno impatti sulla riprogrammazione.

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

- Il **Sistema informativo** per il **monitoraggio** del PON.
- Le attività di **Valutazione** con particolare riferimento al rapporto di valutazione e approfondimento sull'itinerario Gioia Tauro–Taranto.
- Le attività di **Comunicazione**.
- L'attività del **Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale del PON"** con evidenza del Sistema Informativo ambientale e del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA).
- L'attuazione della **Linea di Intervento I.4.1** "Regimi di Aiuto".

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

- fornire maggiore evidenza dei **cronoprogrammi** degli interventi del PON;
- ridefinire la Scheda GP relativa al **Porto di Augusta** attraverso una migliore contestualizzazione dell'infrastruttura, anche con riferimento ai flussi di traffico merci afferenti i grandi Corridoi e agli interventi previsti sul Porto di Gioia Tauro;
- organizzare appositi focus con la Regione Calabria (**Porto di Gioia Tauro**) e con la Regione Puglia (**Interporto di Bari**).

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 quinta seduta del CIA si è tenuta in data **17 febbraio 2011** ed è stata l'occasione per presentare:

1. L'esperienza dei **focus territoriali** con evidenza degli esiti del primo ciclo di incontri e la presentazione dello Speciale Quaderno del PON "I focus territoriali: azioni per una programmazione condivisa dello sviluppo infrastrutturale";
2. Le **progettualità** finanziate a valere sul PON Reti e Mobilità 2007-2013 a seguito del IV Decreto n. 10288 del 27.09.2010, con evidenza delle somme ancora da destinare (e delle possibili ulteriori modifiche) e del fatto che tali risorse debbano tenere in considerazione, in fase di attribuzione:

- dell'implementazione della strategia del Programma (Corridoio 1 "Berlino-Palermo", Corridoio 8 "Bari-Varna" e Corridoio 21 "Autostrade del Mare");
- di una logica di equilibrata distribuzione territoriale;
- dei vincoli connessi al rispetto degli obiettivi di spesa.

3. Il Piano di Monitoraggio Ambientale;

4. Il **percorso operativo** nell'ambito del quadro programmatico e la finalizzazione delle attività.

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

- la necessità di avviare le attività di verifica e discussione in preparazione del processo di riprogrammazione e di valutare, nell'ambito di tale attività, eventuali proposte di modifica alle condizioni stabilite per il settore Reti e Mobilità dal quadro unico di riferimento (QSN), anche in considerazione della tempistica comunitaria di attuazione;
- le condizioni da rispettare per attuare una eventuale effettiva concentrazione delle risorse oggetto di riprogrammazione sulle priorità individuate dal Piano Nazionale per il Sud rispetto ai vincoli derivanti dalla programmazione comunitaria;
- il ruolo chiave di un costante monitoraggio al fine di garantire che ogni attività di riallocazione delle risorse settoriali e comunitarie sia effettuata in coerenza con il principio di addizionalità fissato dalla programmazione comunitaria;
- l'opportunità di istituire un "Tavolo Ambientale" in seno al CIA sulla scorta della positiva esperienza del PON Reti e Mobilità e PON Trasporti 2000-2006.

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

Nella prima metà del 2011 l'aggiudicatario del Servizio di Valutazione *in itinere* del Programma, in base a quanto concordato con il Responsabile della Valutazione e alla luce dei fabbisogni conoscitivi emergenti, ha proceduto ad elaborare un primo rapporto complessivo sull'avanzamento del PON al 2010, i cui principali esiti sono stati rappresentati in occasione del Comitato di Sorveglianza del 17 maggio 2011.

Nel Rapporto, in particolare, è stata condotta un'analisi esperta dei dati di monitoraggio finanziario e procedurale da cui è emersa la necessità di rafforzare il livello di attenzione sulla capacità attuativa del Programma: *"sebbene nel corso degli ultimi due anni si sia registrata una sensibile evoluzione sotto il profilo procedurale, il livello della spesa si configura ancora basso, su posizioni non virtuose rispetto alla generalità dei Programmi finanziati a valere sul FESR per l'Obiettivo Convergenza, comunque connotati da una generale difficoltà"*²³. In particolare, aldilà dei dati complessivi sull'attuazione finanziaria, è stato prodotto un focus valutativo sull'avanzamento procedurale degli interventi con specifica attenzione alla realizzazione di opere pubbliche²⁴. Ciò anche alla luce della disponibilità di un'ampia base informativa contenuta all'interno del sistema di

²³ Ecorys, Valutazione intermedia del Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" 2007-2013 – Primo Rapporto di Valutazione Complessiva, giugno 2011

²⁴ Le considerazioni di seguito richiamate, formulate prima dell'approvazione del V e VI Decreto di ammissione a finanziamento, sono riferibili ad un campione di 48 progetti dei quali fosse presente almeno una rilevazione nell'arco temporale considerato (febbraio 2010 – febbraio 2011).

monitoraggio del Programma SIPONREM che ha consentito di mettere in luce alcune criticità riconducibili prevalentemente ai seguenti ambiti:

- incompletezza del dato – non sempre sono riportate tutte le fasi procedurali e le relative scadenze sia in relazione al pregresso che termini previsionali;
- incongruità nell'evoluzione procedurale – in alcuni casi è emersa la presenza di un dato riguardante la fase procedurale attuale non coerente con quanto immesso nel precedente bimestre di rilevazione;
- spostamento delle previsioni – per alcuni progetti si è registrato un progressivo spostamento in avanti delle scadenze procedurali con il succedersi dei bimestri.

Più nel dettaglio, l'analisi dei dati ha fatto emergere elementi di attenzione riguardanti la ripartizione nei singoli step procedurali, con una quota rilevante di progetti ancora nelle fasi progettuali e date di conclusione lavori concentrate in prossimità del termine di eleggibilità della spesa. Il Rapporto, oltre a fornire un quadro delle principali evoluzioni intervenute nel contesto di attuazione, contiene elementi valutativi e suggerimenti migliorativi riguardanti il sistema di monitoraggio e le attività di comunicazione, nonché alcuni primi spunti di confronto in termini di meccanismi gestionali e risultati attesi tra il PON e quanto realizzato nel precedente ciclo di programmazione tramite il PON Trasporti 2000-2006.

Anche alla luce delle risultanze della valutazioni sopra richiamate, l'Autorità di Gestione ha dato avvio, nella seconda metà del 2011 a un'attività di analisi di rischio a cui la valutazione ha contribuito con un supporto metodologico-operativo focalizzato al miglioramento dell'affidabilità delle previsioni procedurale elaborate dai Beneficiari e, successivamente, con la partecipazione attiva al processo di confronto con i Beneficiari stessi e alla sistematizzazione degli esiti. A sintesi di tale percorso è stato predisposto, inoltre, un documento contenente suggerimenti volti a riproporre l'analisi di rischio in chiave migliorata e con frequenza periodica fino alla chiusura della programmazione.

Altri contributi sono stati indirizzati a supportare la proposta di modifica al testo del PO nelle sue diverse e successive versioni con specifica attenzione ai fattori riguardanti l'evoluzione del contesto normativo e socioeconomico e le criticità emerse nel processo attuativo. Analoga attenzione è stata posta nelle attività valutative a carattere ambientale sia connesse alle summenzionate modifiche al testo del Programma sia nell'ambito del Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale" con il fine di dare concreto avvio all'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale e alla produzione del Primo Report di Monitoraggio Ambientale.

Un ulteriore supporto valutativo è stato fornito con l'obiettivo di finalizzare il percorso di revisione degli indicatori di realizzazione, risultato e impatto sia nella loro definizione sia nelle modalità di quantificazione dei target (qualora non già quantificati in fase di programmazione).

Infine è stata prodotta una prima bozza del Rapporto di Valutazione Intermedia che, a seguito degli opportuni affinamenti e dell'aggiornamento delle informazioni con i dati al dicembre 2011, vedrà una sua definitiva stesura entro giugno 2012 e i cui principali esiti potranno essere presentati in occasione del Comitato di Sorveglianza.

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 2011 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 dichiarazioni di spesa del Beneficiario per operazione e del flusso di certificazione della spesa fra i soggetti beneficiari, l'Autorità di Gestione, l'Autorità di Certificazione.

2.7.3 Monitoraggio degli aspetti ambientali

Nel corso del 2011 è stato pubblicato il **Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del PON Reti e mobilità** che, di fatto, si configura come lo strumento metodologico ed operativo attraverso cui l'Autorità di Gestione attua il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Programma.

Gli obiettivi del PMA del PON possono essere così sintetizzati:

1. definizione di ruoli e compiti dei soggetti interessati dal processo;
2. verifica del grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel Rapporto Ambientale;
3. verifica degli effetti ambientali significativi (positivi e negativi) riferibili sia (direttamente) alla realizzazione degli interventi progettuali sia (indirettamente) allo sviluppo delle diverse modalità di trasporto dovuto all'attuazione del Programma;

4. individuazione tempestiva degli effetti ambientali negativi imprevisti;
5. adozione di opportune misure correttive in grado di fornire indicazioni per una eventuale rimodulazione dei contenuti e delle azioni previste nel Programma;
6. informazione alle autorità con competenza ambientale e al pubblico sui risultati periodici del monitoraggio attraverso l'attività di reporting.

La metodologia utilizzata per il monitoraggio ambientale del PON prevede lo svolgimento di alcune **attività preliminari**, dedicate per lo più ad aspetti propedeutici all'avvio delle attività di monitoraggio, e di alcune **attività di carattere operativo**, costituenti il *core* del Piano.

Le **attività preliminari** possono essere così sintetizzate:

1. individuazione dei soggetti coinvolti nelle attività di monitoraggio del Programma e definizione dei rispettivi ruoli e funzioni;
2. definizione dell'Inventario dei dati e delle informazioni per il monitoraggio ambientale del PON;
3. definizione del set di indicatori per il PMA del PON;
4. definizione dei criteri necessari alla classificazione degli interventi da sottoporre a monitoraggio ambientale;
5. definizione delle caratteristiche del sistema informativo (portale) da utilizzare per la gestione dei dati e delle informazioni relative al monitoraggio ambientale del PON.

Le **attività di carattere operativo** possono, invece, essere così sintetizzate:

Fase di analisi

1. Acquisizione, dalle fonti istituzionali, dei dati e delle informazioni ambientali necessarie per la creazione dell'Inventario del PON Reti e mobilità;
2. Elaborazione dei dati e degli indicatori e restituzione grafica delle informazioni utili alla successiva fase di diagnosi.

Fase di diagnosi

3. Valutazione degli esiti del monitoraggio ambientale in funzione della rilevazione di criticità, direttamente ascrivibili all'attuazione del Programma, in termini di variazione del contesto ambientale e perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Fase di terapia

4. Definizione, nell'eventualità in cui dovessero emergere delle criticità ascrivibili all'attuazione del Programma, delle indicazioni correttive per la riduzione delle criticità.
5. Predisposizione del Report di monitoraggio ambientale del Programma.

Per la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale del PON ci si è avvalsi del **supporto metodologico del Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale del PON Reti e Mobilità"**.

Nel corso della sua redazione, inoltre, **il Piano è stato condiviso con molteplici soggetti**, e segnatamente con: i referenti dell'**ISPRA**, i responsabili del servizio VAS del **MATTM**, i responsabili della **Task Force PON GAT Linea 2 VIA-VAS** del **MATTM**; detti soggetti hanno contribuito – attraverso commenti, osservazioni e specifiche indicazioni di carattere metodologico – alla stesura definitiva del documento.

Il PMA è stato presentato nell'ambito del **Convegno "Il Piano di Monitoraggio Ambientale VAS del PON Reti e Mobilità. L'integrazione della componente ambientale nell'ambito della Programmazione Unitaria 2007-2013"** che si è tenuto il 13 settembre 2011 a Bari in occasione della 75° Fiera del Levante.

Al Convegno hanno preso parte i rappresentanti di: MIT (Autorità di Gestione, Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Responsabile ambiente del Programma), Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale del PON Reti e Mobilità, DG ENV della CE, MATTM, ISPRA, MISE – DPS, Regione Lombardia, Servizio Reti e infrastrutture per la mobilità della Regione Puglia, Autorità Ambientale Regione Puglia, Politecnico di Milano.

Nel corso del 2011 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di AdG del PON reti e mobilità, è stato invitato a partecipare 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, nell'ambito del quale il Piano di Monitoraggio Ambientale del PON è stato individuato come caso studio ai fini della costruzione di un Sistema di Monitoraggio Integrato.

Sempre nel corso del 2011 è stata avviata la redazione del **Quadro conoscitivo aggiornato degli interventi progettuali** finanziati a valere sul PON.

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 che sarà presentato nell'ambito di una sessione poster del *15th meeting of the Euro Working Group on Transportation: Energy Efficient Transportation Systems* che si svolgerà il prossimo settembre a Parigi.

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 11.2 e 11.3), nonché all'attuazione finanziaria al 31.12.2011 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
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	45				1	4
(17) km di nuove ferrovie	0	14					
(18) km di ferrovie TEN	0	487,70					451,70
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	491,30					462,70

Tabella 11.2 - Indicatori di realizzazione – ASSE I²⁵

Indicatori di realizzazione di programma Asse I	Baseline	Obiettivo ²⁶	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
Ferrovie nuove (km) (C.I 17)	0	2					0
-di cui TEN-T (km) (C.I 18)	0	2					0
Ferrovie ristrutturate (km) (C.I 19)	0	340					462,70
Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	3.500	182.633				16.000	16.000
Superficie strutture logistiche-porti (mq)	0	3.612					
Materiale rimosso – dragaggi (mc)	0	1.141.972					
Superficie infrastrutturata-sistemi aeroportuali (mq)	0	335.577					
Interporti: binari operativi (ml)	0	2.713					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (sistema ERTMS - European Rail Traffic Management System) (numero)	0	1					
Sistemi di monitoraggio (porti) (numero)	0	3					
Imprese beneficiarie (numero)	0	<i>n.d.</i>					

I valori degli indicatori di realizzazione fisica dell’Asse I registrano un valore di avanzamento pari a circa 462 Km imputabili a 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)” conclusi nel corso del 2011; si conferma il dato relativo alle lavorazioni previste dal progetto del Porto di Messina di completamento dell’ampliamento delle banchine Vespri e Colapesce, per cui vale comunque notare il raggiungimento nel corso del 2011 della funzionalità.

²⁵ Per le modifiche apportate alla tabella si rimanda all’Allegato 6 “Informativa sul processo di analisi e revisione degli indicatori del PON Reti e Mobilità 2007-2013”.

²⁶ Il valore obiettivo riportato in tabella potrà essere aggiornato e reso coerente con il relativo Core Indicator (dove pertinente) solo a seguito del perfezionamento della procedura di revisione del Programma Operativo, attualmente in corso.

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

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

Tabella 11.4 – Importi impegnati ed erogati – ASSE I

Asse I				
Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
(a)	(b)	(c)	(b/a)	(c/a)
1.517.162.032,00	365.639.258,17	236.474.777,46	24,10%	15,59%

I dati di attuazione finanziaria per l'Asse I riepilogati in tabella dimostrano che la quota di impegni assunti da parte dei Beneficiari al 31.12.2011 è pari al 24,10% della dotazione finanziaria dell'Asse. I valori di impegni sono riconducibili a 14 dei 42 progetti complessivamente inseriti nell'Asse; la quota relativa ai pagamenti è invece del 15,59% ed è riferita a 12 progetti.

Con riferimento alla **spesa cumulata certificata alla CE** si registra, al 31.12.2011, un avanzamento finanziario di € **185.015.109,19**, pari al **12,19%** rispetto alla dotazione complessiva di € 1.517.162.032 assegnata all'Asse; in comparazione agli avanzamenti rilevati nell'annualità 2010 (8,58%), si ha quindi un progresso nel corso dell'annualità 2011, quantificabile in **+3,61%**.

I progetti che hanno certificato spesa nel corso del 2011 (Asse I) sono solo intereventi finanziati nell'ambito dell'Obiettivo Operativo I.1 ed aventi quale beneficiario RFI. Nello specifico:

Tabella 12.1 – Dettaglio spesa certificata – ASSE I

Obiettivo Operativo I.1			
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR certificata nel 2011
I.1.1.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	RFI	17.539.338,03
I.1.1.	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	RFI	5.974.711,05
I.1.1.	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	24.202.137,38

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 dell'Autorità di Audit:

Tabella 12.2 – Dettaglio spesa decertificata – ASSE I

Obiettivo Operativo I.1			
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR decertificata nel 2011
I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN: tratte Praja Ajeta - Reggio Calabria C.le; Sibari - Reggio Calabria C.le; Nova Siri - Paola; Nodi di Reggio Calabria e Villa San Giovanni	RFI	- 242.205,135
I.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	RFI	- 295.324,59
I.1.1.	Raddoppio Palermo-Messina: Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	- 269.857,375

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

Tabella 12.3 – Progetti a cavallo – ASSE I

Progetti a cavallo – Asse I				
LdI	Progetto	Beneficiario	Importo previsto (in €)	Importo totale certificato (€)
I.1.2	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettificazione delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	Autorità portuale Messina	11.400.000,00	7.511.128,78

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 alcuni interventi ferroviari;
- 2) Eliminazione di un intervento ferroviario;
- 3) Suddivisione dell'intervento "Porto di Augusta" in 3 sottointerventi.

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 13 – Progetti ferroviari – Aggiornamento degli importi

Titolo intervento		Importo da IV Decreto	Importo V Decreto, confermato nel VI Decreto	Entità rettifica		Motivo aggiornamento
				Importo	%	
Adeguamento linea ferroviaria tirenica Battipaglia-Reggio Calabria	Velocizzazione e miglioramento sagoma per trasporto intermodale, potenziamento e messa a modulo delle stazioni	€ 43.000.000,00	€ 40.000.000,00	-€ 3.000.000,00	-6,98%	Adeguamento a seguito della conclusione della progettazione
	ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	€ 18.000.000,00	€ 29.000.000,00	€ 11.000.000,00	61,11%	
	Realizzazione a Reggio Calabria del DCO intero compartimento con fabbricato DCO-DOTE	€ 20.000.000,00	€ 11.000.000,00	-€ 9.000.000,00	-45,00%	
	d) Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	€ 34.000.000,00	€ 35.000.000,00	€ 1.000.000,00	2,94%	
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS Carini		€ 135.000.000,00	€ 129.274.174,00	-€ 5.725.826,00	-4,24%	Applicazione, alla quota originariamente ammissibile, di un tasso del deficit di finanziamento del 95,7%

Con riferimento al **secondo** punto, l'intervento ferroviario eliminato dalla lista dei progetti ammissibili è la **"Variante Linea Cancellò-Napoli nel comune di Acerra per integrazione con linea AV/AC"**. Infatti, il perdurare di forti ritardi in fase di attuazione dell'intervento tali da compromettere la realizzazione dello stesso nell'ambito dell'attuale periodo di programmazione ha portato, in un primo momento, ad una riduzione della quota parte di spesa rendicontabile a valere sul PON e, successivamente, alla totale eliminazione dell'intervento dalla lista dei progetti ammissibili.

Con riferimento al **terzo** punto riguardante il **settore portuale**, per fini legati esclusivamente alle attività di monitoraggio afferenti alle singole fasi procedurali l'intervento "Hub portuale di Augusta" è stato suddiviso nei 3 seguenti sottointerventi:

Tabella 14 – Porto di Augusta: articolazione dell'intervento

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

Si sottolinea che tale suddivisione non ha comportato modifiche al quadro economico dell'intervento né il venir meno dello status di "Grande Progetto".

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 9 progetti (7 aeroportuali e 2 interportuali), secondo lo schema seguente:

Tabella 15 – Nuove progettualità aeroportuali ed interportuali

Decreto di ammissibilità	Linea di Intervento	Titolo intervento	Importo (€)	Beneficiario
Decreto prot. n. 6892 del 28.07.2011 (V Decreto)	I.2.1	Aeroporto di Bari - Raccordi C e D e Riqualfica Piazzali	5.520.000,00	Aeroporti di Puglia S.p.A.
	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Ampliamento Piazzali Aeromobili fase II	4.500.000,00	S.A.C.A.L. S.p.A.
	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Center Line – ILS – Apparecchiature AVL	1.350.000,00	S.A.C.A.L. S.p.A.
	I.2.2	Interporto di Bari - Scalo pubblico Bari Lamasinata	7.000.000,00	RFI
Decreto prot. n. 9557 del 02.11.2011 (VI Decreto)	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme- Completamento impianti pista di volo Testata 28	1.080.000,00	S.A.C.A.L. S.p.A.
	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Adeguamento Strip della pista di volo	1.170.000,00	S.A.C.A.L. S.p.A.
	I.2.1	Aeroporto di Lamezia Terme - Bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28	5.400.000,00	S.A.C.A.L. S.p.A.
	I.2.1	Aeroporto di Bari Palese - Impianti AVL	3.200.000,00	Aeroporti di Puglia S.p.A.
	I.2.2	Interporto di Catania - Polo intermodale	16.000.000,00	Regione Siciliana

Con riferimento ai due ulteriori interporti selezionati si evidenzia quanto segue:

- *Interporto di Bari - Scalo pubblico Bari Lamasinata*, (comprensivo di "ACC Bari Lamasinata" appartenente all'Asse II "Fascio di binari di presa e consegna Interporto di Bari"): intervento inserito nel Protocollo d'Intesa sottoscritto da MIT, Regione Puglia, RFI, FS Logistica e Interporto regionale della Puglia in data 10 ottobre 2011.

Tale protocollo "Per la realizzazione di interventi finalizzati al potenziamento del polo logistico di Bari e del collegamento alla rete ferroviaria nazionale" ha voluto mettere a sistema l'insieme degli interventi gravitanti sull'interporto di Bari al fine di realizzare e gestire insieme sia il Terminal ferroviario che quello Interportuale, armonizzando in uno schema operativo efficiente e condiviso l'insieme degli interventi previsti.

In tal senso, oltre agli interventi PON (Decreti n.12656 del 4/11/2009 e n.9557 del 2/11/2011), sono stati inseriti in tale accordo anche gli interventi relativi alla L.296/06 programmati sempre dal MIT.

- *"Interporto di Catania"*: l'intervento fa parte di un progetto più vasto "Interporto di Catania 1^a fase funzionale" del valore di 42 milioni di euro, del quale è stata già terminata la progettazione esecutiva che lo ha suddiviso in stralci funzionali.

Con riferimento agli interventi aeroportuali, nel corso del 2011 l'ENAC ha proceduto a selezionare gli interventi elencati nella tabella 16.

Tabella 16 – Interventi selezionati da ENAC

AEROPORTO	BENEFICIARIO	INTERVENTO	COSTO (€) PON Reti e Mobilità
Aeroporto di Palermo	GESAP S.p.A.	Adeguamento Infrastrutture air side 2° lotto ampliamento piazzale sosta aa.mm	20.784.957,81
Aeroporto di Bari Palese	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Raccordo C e D e riqualifica piazzali	5.520.000,00
	Aeroporti di Puglia S.p.A.	Impianti AVL	3.200.000,00
Aeroporto di Lamezia Terme	S.A.C.A.L. S.p.A.	Center Line - Apparecchiature AVL	1.350.000,00
	S.A.C.A.L. S.p.A.	Ampliamento Piazzali Aeromobili II Fase	4.500.000,00
	S.A.C.A.L. S.p.A.	Completamento impianti pista di volo testata 28	1.080.000,00
	S.A.C.A.L. S.p.A.	Adeguamento strip della Pista di volo	1.170.000,00
	S.A.C.A.L. S.p.A.	Bretella collegamento via di rullaggio con testata 28	5.400.000,00
TOTALE			43.004.957,81

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 2011 l'Autorità di Gestione ha finalizzato le attività propedeutiche all'ammissione a finanziamento di due ulteriori progetti ITS:

- SI.TRA.MER sea-side;
- SI.TRA.MER land-side.

Il costo complessivo dei due interventi ammonta ad € 5.500.000 (rispettivamente 3 e 2,5 M€).

La selezione di due ulteriori interventi conferma il fine dell'Autorità di Gestione di valorizzare il ruolo dei sistemi telematici nell'ambito dello sviluppo della rete dei sistemi di trasporto. L'importanza riconosciuta a livello europeo e nazionale di tali interventi ha portato, infatti, ad un aumento dell'interesse da parte degli enti regionali e dei vari attori coinvolti nei diversi anelli della catena logistica. Questo interesse si è manifestato nella proposizione di diverse proposte progettuali, al momento al vaglio da parte dell'Autorità di Gestione attraverso lo svolgimento del corretto processo di selezione preliminare e definitiva.

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 portato avanti l'iter intrapreso nel corso del 2010. Al fine di garantire la certezza giuridica degli aiuti da erogare nel settore della logistica, l'Autorità di Gestione del Programma ha ritenuto opportuno, per le azioni non rientranti nell'ambito di applicazione del Regolamento Generale di Esenzione per Categoria (Regolamento (CE) 800/2008), avviare la fase di notifica di un regime di aiuti.

Tale fase, attualmente in corso, è stata preceduta da un'attività di prenotifica (avviata con lettera dell'AdG del 18.07.2011), a seguito della quale sono stati recepiti dall'Autorità di Gestione tutti i suggerimenti formulati dai competenti uffici della Commissione europea (DG COMP) con nota COMP/H1/AA/OF/EE/rm D(2011) 119038 del 9.11.2011.

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 all'implementazione degli **interventi ferroviari** finanziati a valere sul Programma, per l'annualità 2011 si segnalano le seguenti criticità:

- a) **Interventi afferenti alla Velocizzazione della Direttrice Tirrenica Battipaglia – Reggio Calabria** (con esclusione della ricostruzione della Galleria Coreca): gli interventi sono inseriti in Legge Obiettivo e sono stati, nel corso dell'annualità di riferimento, in attesa della conclusione della Conferenza dei Servizi, che ha incontrato alcune problematiche in fase di istruttoria, con specifico riferimento a tematiche di beni ambientali, presso la competente Direzione del MATTM. L'Autorità di Gestione ha continuato a monitorare l'andamento degli interventi, e si è fatta garante di interlocuzioni con le varie Amministrazioni via via interessate al fine di snellire, ove possibile, eventuali criticità o lungaggini approvative.
- b) **Raddoppio Bari – S. Andrea Bitetto**: le date previste per l'esecuzione dell'intervento in oggetto hanno subito degli slittamenti dovuti a problematiche in fase di aggiudicazione dell'appalto di esecuzione dei lavori. Infatti, a fronte di una gara bandita nel 2008, a seguito di diversi ricorsi presso il giudice amministrativo, l'aggiudicazione definitiva è stata pubblicata a Gennaio 2012. L'Autorità di Gestione, comprendendo come criticità di natura giuridica esulassero dalla diretta responsabilità e capacità di influenza di RFI, ha costantemente monitorato le vicende sopra descritte al fine di assicurarsi che i tempi di esecuzione rimanessero compatibili con i dettami della normativa comunitaria.

Per quanto attiene agli **interventi portuali** si segnalano le seguenti criticità:

- a) **Hub portuale di Augusta**: si sono tenuti una serie di incontri ed è stata convocata la riunione tecnica del CdS in data 16.05.2011²⁷ per risolvere alcune criticità sorte in merito alla finanziabilità di tale intervento. L'intervento, inoltre, è stato oggetto di un tormentato iter approvativo della scheda Grande Progetto, tuttora in corso: le osservazioni pervenute in data 26 ottobre 2011 sostengono fra l'altro che, coerentemente all'interpretazione data dalla DG COMP della sentenza del Tribunale dell'UE nella causa "Leipzig Halle" (cause riunite T-443/08 e T455/08), il finanziamento pubblico in questione costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107(1) del TFUE. Questa osservazione 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, da lungo tempo dibattuto in diverse sedi e a differenti livelli decisionali, non ha ancora trovato risoluzione, e la totale assenza di specifici orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai porti marittimi sta mettendo a rischio l'attuazione non solo del PON, ma di molti altri programmi di investimento, con possibili ricadute anche nel prossimo ciclo programmatico. Sull'argomento, che ha anche evidenti risvolti politici, stanno pesando indubbiamente problemi di varia natura, fra i quali:
- scarsa chiarezza e/o sussistenza di ampi margini interpretativi delle norme vigenti in materia di **aiuto di Stato** per le infrastrutture e/o le sovrastrutture dei porti marittimi europei;
 - necessità di intervenire definendo degli **orientamenti** (piuttosto che creare un quadro istituzionale) al fine di stabilire norme adeguate che, a fronte di un settore portuale dell'UE connotato da un quadro legislativo molto vario e complesso (che porterebbe ad escludere la praticabilità di un approccio uguale per tutti i porti europei), consentano di migliorare la coerenza, la trasparenza e l'efficacia di un porto senza comprometterne la capacità di creare valore aggiunto.

²⁷ Cfr, § 2.7.1.1

Alla luce di quanto sopra sono stati istituiti negli ultimi mesi del 2011, nonché nei primi del 2012, una serie di tavoli di confronto con il MISE e alcune Regioni che hanno portato, su richiesta del MISE stesso, ad un incontro congiunto tra la CE (DG COMP e DG REGIO), la Rappresentanza permanente d'Italia presso l'unione Europea (RAPPUE), l'AdG del PON e il MISE-DPS Direzione generale per la Politica Regionale Unitaria Comunitaria (DG PRUC) tenutosi il 29 marzo del 2012, al fine di trovare una risposta comune alla problematica sollevata.

- b) **Porto di Taranto:** a seguito del Protocollo d'Intesa del 18.06.2010, si sono svolti degli incontri in data 11.05.2011, 13.07.2011 e 14.09.2011 atti a verificare la fattibilità dell'intervento con particolare attenzione alla *governance* dei soggetti coinvolti. L'intervento, infatti, si articola in tre lotti²⁸, 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.
- 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 data 31 marzo 2011, infatti, si è svolto un incontro tecnico teso a verificare lo stato di avanzamento degli interventi finanziati a valere sul PON Reti e Mobilità inseriti nella sezione attuativa dell'APQ "Polo Logistico intermodale di Gioia Tauro". Al fine di monitorare costantemente l'andamento dell'intervento relativo al Gateway ferroviario, si è tenuto un incontro in data 15.09.2011 tra la Struttura tecnica di Missione del MIT, RFI, FS, e l'Autorità Portuale ed un altro in data 17.11.2011. L'AdG del POR Calabria ha dato mandato all'AdG del PON Reti e Mobilità di verificare lo stato di attuazione dell'APQ "Polo logistico Intermodale di Gioia Tauro" siglato in data 28/09/2010, con cadenza mensile. A tale scopo deve essere inviata prima di ogni riunione una sintesi dello stato di attuazione da parte di ciascun sottoscrittore al fine di consentire la massima interazione del Tavolo e un doppio controllo (non solo quello da parte del responsabile dell'accordo). In tal senso, tali interventi sono costantemente monitorati e controllati. Gli incontri tra i sottoscrittori si sono svolti il 15 settembre, il 7 ottobre e il 17 novembre.

Quanto all'implementazione della Linea di Intervento I.2.1 relativa al potenziamento del **sistema aeroportuale** sono state risolte le problematiche emerse nel corso del 2010 afferenti la definizione della struttura organizzativa dell'Ente. Ciò ha consentito all'Autorità di Gestione e all'ENAC di poter sottoscrivere la Convenzione. A seguito di tale sottoscrizione, l'Organismo Intermedio ha provveduto ad avviare la fase di selezione degli interventi, con i risultati precedentemente illustrati (Crf. Tab. 15).

Per quanto riguarda gli **interporti**, invece, non si riscontrano particolari criticità riferibili ai due nuovi interventi selezionati nel corso del 2011. Tuttavia, con riferimento ai tre interventi ascrivibili all'Interporto di Bari ("Fascio", "Scalo" e "ACC") si segnala che, trattandosi di progetti realizzabili in successione, lo slittamento dei tempi di realizzazione del primo o anche del secondo intervento potrebbe comportare delle ripercussioni sui tempi di realizzazione degli altri. Attualmente, la tempistica di esecuzione delle tre opere è coerente sia con quanto previsto dalla normativa in merito

²⁸ 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.

all'appalto integrato (procedura alla quale si intende fare ricorso per tutti e tre gli interventi), sia con i tempi di ammissibilità della spesa applicabili nell'attuale periodo di programmazione.

Con riferimento alla **Linea di Intervento I.4.1**, si segnala un generale rallentamento per la sua concreta attivazione, dovuto all'espletamento delle procedure di pre-notificazione e di notifica alla Commissione europea delle misure oggetto di agevolazione. Infatti, la tempistica di pre-notificazione, originariamente stimata in 2 mesi (in coerenza con il "Codice delle migliori pratiche applicabili nei procedimenti di controllo degli aiuti di Stato"), si è protratta per circa 4 mesi. Dall'inizio del 2012 è in corso, invece, l'attività di notifica, i cui esiti non sono ancora definiti.

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 17.1), agli Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse II (Tabelle 17.2 e 17.3) e all'attuazione finanziaria in termini di risorse impegnate ed erogate dai Beneficiari del Programma (Tabella 17.4) al 31.12.2011.

Tabella 17.1 – Core Indicators – ASSE II

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	25				1	4
(14) km di nuove strade	0	0					
(15) km di nuove strade TEN	0	0					
(16) km di strade ristrutturate	0	45,72					
(17) km di nuove ferrovie	0	39,90					6
(18) km di ferrovie TEN	0	466,79					276,49
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	470,19					270,49

Tabella 17.2 – Indicatori di realizzazione – ASSE II

Indicatori di realizzazione di programma Asse II	Baseline	Obiettivo ²⁹	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
Strade nuove (km equivalenti) (C.I 14)	0	0					
- di cui TEN-T (km equivalenti) (C.I 15)	0	0					
Strade ristrutturate (km equivalenti) (C.I 16)	0	150					
Ferrovie nuove (km) (C.I 17)	0	13					
- di cui TEN-T (km) (C.I 18)	0	3					6
Ferrovie ristrutturate (km) (C.I 19)	0	240					270,49
Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (strade) (numero)	0	4					
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	0	2				1	1
Copertura VTS sui porti merci TEN in aera Convergenza (%)	0	100%					

I valori degli indicatori di realizzazione fisica dell’Asse II registrano un valore di avanzamento pari a 270 Km imputabili alla conclusione, nel corso del 2011, di 3 progetti ferroviari, nel dettaglio 2 interventi relativi a “Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN Sicilia e Puglia” 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 17.3 – Indicatori di risultato – ASSE II

Indicatori di risultato di programma Asse II	Baseline	Obiettivo	Avanzamento			
			2007	2008	2009	2010
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità	2007 Regioni CONV: 2,0	X% 3,7				
Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità	2007 Regioni CONV: 77,9	X% 75,6				
Accessibilità media: media dell’accessibilità infrastrutturale dei SLL dell’area	2006 Regioni CONV: 42,6	X% 60,5				
Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all’indice di accessibilità medio italiano	2005 Regioni CONV: 71,0	X% 63				

²⁹ Il valore obiettivo riportato in tabella potrà essere aggiornato e reso coerente con il relativo Core Indicator (dove pertinente) solo a seguito del perfezionamento della procedura di revisione del Programma Operativo, attualmente in corso.

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

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

Tabella 17.4 – Importi impegnati ed erogati – ASSE II

Asse II				
Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
(a)	(b)	(c)	(b/a)	(c/a)
1.193.803.340,00	253.818.675,7	183.296.335,24	21,26%	15,35%

I dati di attuazione finanziaria per l'Asse II riepilogati in tabella dimostrano che la quota di impegni assunti da parte dei Beneficiari al 31.12.2011 è pari al 21,26%, afferente a 10 dei 25 interventi inseriti nella lista di cui al Decreto prot. n. 9557 del 02.11.2011; la quota relativa ai pagamenti è invece del 15,35% ed è riferita a 9 progetti.

Gli avanzamenti finanziari rilevati al 31.12.2011 in termini di **spesa cumulata certificata alla CE**, sono di € **113.624.620,14**, pari ad un valore del **9,52%** rispetto alla dotazione complessiva assegnata all'Asse (€ 1.193.803.340); in comparazione agli avanzamenti rilevati nell'annualità 2010, si rileva, quindi un decremento della spesa certificata pari a **-3,51%**, dovuto principalmente all'assenza di certificazioni di spesa e all'attività di **decertificazione** di spese, stralciate dall'Autorità di Gestione a seguito dei controlli dell'Unità Controlli di I Livello e dell'Autorità di Audit, di seguito descritta:

Tabella 18.1 – Dettaglio spesa decertificata – ASSE II

Obiettivo Operativo I.1			
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR decertificata nel 2011
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	-393.198,765
II.1.1.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Sicilia: nodi di Palermo, Messina e Catania, Linee Palermo - Messina e Messina - Siracusa, Tratta Trapani - Palermo, Siracusa – Agrigento	RFI	-351.916,645
II.2.1.	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	RFI	-286.054,23

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

Tabella 18.2 – Progetti a cavallo – ASSE II

Progetti a cavallo – ASSE II				
LdI	Progetto	Beneficiario	Importo previsto (€)	Importo totale certificato (€)
II.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	RFI	36.000.000,00	2.058.648,47
II.1.1	Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	RFI	29.000.000,00	8.089.793,73

Con riferimento all'intervento "**Raddoppio Bari-Taranto**" si rappresenta che, in data 24 novembre 2011, è stata presentata una nuova versione della scheda Grande Progetto, con evidenza del quadro aggiornato delle opere finanziate dal PON Trasporti 2000-2006 e dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.

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 alla Linea di Intervento II.1.1 non si annoverano nuovi interventi ammessi a finanziamento. L'unica modifica riguarda la ridefinizione del quadro economico relativo al "Potenziamento tecnologico del Nodo di Napoli", il cui costo ammissibile è passato da 49 M€ a 77M€. I motivi di tale incremento risiedono principalmente in una rimodulazione generale del quadro dei progetti RFI finanziati, e tale azione è stata intrapresa anche ritenendo di precipua importanza l'efficientamento di un nodo tanto strategico quanto è quello cui insiste l'intervento: il "Potenziamento Tecnologico Nodo di Napoli" si inserisce, infatti, nel più ampio contesto del "Piano regolatore della rete" che è finalizzato ad una rilettura della stessa per conseguire un assetto "essenziale" in termini dimensionali, organizzativi e tecnologici su cui concentrare gli interventi di efficientamento e sviluppo in coerenza con la classificazione delle linee (specializzazione e relativi standard).

Coerentemente con il nuovo importo richiesto a finanziamento, l'intervento si configura come un Grande Progetto per il quale è attualmente in fase di predisposizione il relativo formulario a norma dell'Allegato XXI al Regolamento (CE) 1828/2006.

Con riferimento, invece, al settore stradale (LdI II.1.2), si segnalano le seguenti novità:

- ripartizione dell'intervento "SS 96 barese" in 3 sottointerventi, di cui uno ammesso a finanziamento con il Decreto prot. n. 6892 del 28.07.2011 (V Decreto);
- eliminazione dell'intervento "SSV Licodia Eubea-Libertinia"

Così come avvenuto per l'intervento afferente al Porto di Augusta (cfr. § 3.1.1.2), la suddivisione della "SS 96 barese" si è resa necessaria esclusivamente per fini legati alle attività di monitoraggio afferenti alle singole fasi procedurali.

Di seguito si riporta un quadro riepilogativo dei 3 sottointerventi:

Tabella 19 – SS 96 “barese”: articolazione dell'intervento

SS 96 “barese”	Importo (€)
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
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	80.761.230,59
Varianti 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)	27.993.853,54
Totale	236.755.309,45

Si sottolinea che l'intervento di 27,9 M€ è stato inserito a finanziamento solo nel 2011, a seguito di regolare procedura di selezione, aggiungendosi ai due interventi sulla SS 96 già selezionati nelle annualità precedenti. I tre sottointerventi sono oggetto di un'unica richiesta di cofinanziamento alla CE, avvenuta attraverso la presentazione della relativa scheda GP, attualmente al vaglio della Commissione europea.

Per quanto concerne, invece, la “SSV Licodia Eubea-Libertinia”, l'intervento è stato eliminato dal parco progetti del PON in quanto ritenuto dalla Commissione non coerente con la strategia ed i principi di applicazione del Programma (Ref. Ares (2011) 562929 – 24/05/2011) e, pertanto, inammissibile.

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 con il Decreto prot. n. 6892 del 28.07.2011:

- a) ACC Bari Lamasinata (25M€);
- b) ACC e PRG Foggia (39M€).

Per quanto attiene il primo dei due interventi, si segnala come la sua realizzazione si inserisca nel più ampio quadro strategico di efficientamento dell'area relativa all'Interporto di Bari Lamasinata.

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) **Velocizzazione Catania-Siracusa, tratta Bicocca Targia:** da quanto emerso dai dati di monitoraggio del primo semestre del 2011, l'intervento, in corso di progettazione definitiva, risultava in ritardo rispetto alle tempistiche preventivate nel 2009. La data di conclusione della progettazione definitiva, infatti, risultava slittata di 3 anni rispetto a quanto indicato al momento della candidatura del progetto, con conseguente slittamento di tutte le fasi successive. I lavori si sarebbero dovuti concludere, pertanto, nel 2016 anziché nel 2014. Si segnalava, inoltre, che secondo le previsioni di spesa il progetto avrebbe dovuto spendere circa 69 milioni di euro in totale, a fronte dei 76 stanziati. L'AdG ha inteso monitorare costantemente la situazione, ed RFI è stata periodicamente chiamata a dare evidenza dei progressi dell'intervento, anche prevedendo l'esecuzione di opere in parallelo, al fine di

recuperare i ritardi previsti. Il beneficiario ha altresì segnalato, in più occasioni, come la conclusione della progettazione definitiva avrebbe potuto dare evidenza di ulteriori modifiche delle tempistiche o dei costi del progetto. L'AdG nel corso dell'annualità 2011 non ha però avuto comunicazioni formali su tali modifiche (la progettazione definitiva del progetto in parola si è, in effetti, conclusa nell'aprile 2012).

A livello trasversale di Asse II, la principale problematica incontrata nel corso del 2011 riguarda 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 degli ITS ferroviari di cui al paragrafo precedente.

Si segnala, inoltre, la mancata attivazione delle Linee di Intervento II.2.2. e II.2.3, concernenti rispettivamente il settore stradale e portuale, per le quali sono attualmente al vaglio dell'Autorità di Gestione alcune proposte progettuali, presentate nel dicembre 2011.

Si rappresenta che, in ogni caso, tali aspetti non sono da intendersi come vere e proprie criticità ma, piuttosto, come elementi a supporto della procedura di modifica del PO da formalizzare nel corso del 2012.

Con riferimento agli ITS aeroportuali, non si segnalano particolari criticità.

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;
- 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

Al 31.12.2011, a seguito dell'emanazione dei Decreti Dirigenziali con i quali è stata formalizzata la selezione di interventi a valere sull'Asse di riferimento, è stata condotta l'attività di monitoraggio che ha verificato costantemente l'attuazione delle operazioni e permesso la valorizzazione degli indicatori previsti.

Di seguito si riportano le tabelle relative agli *Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse III* (Tabelle 20.1 e 20.2), nonché all'*attuazione finanziaria* al 31.12.2011 dell'Asse in termini di Costo totale, Impegni assunti e Pagamenti erogati (Tabella 20.3).

Tabella 20.1 – *Indicatori di realizzazione* – ASSE III

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

Tabella 20.2 – Indicatori di risultato – ASSE III

Indicatori di risultato di programma – ASSE III	Baseline	Obiettivo	Avanzamento				
			2007	2008	2009	2010	2011
Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi			-	-	-	-	
Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere			-	-	-	-	
Miglioramento della velocità di spesa			-	-	-	-	
Incremento della visibilità del PON			-	-	-	-	
Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione		100%	-	-	-	-	
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza		100%	-	-	-	-	
Visitori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza)			-	-	-	-	

Con riferimento agli indicatori di realizzazione da Programma emergono al 31.12.2011 valori di avanzamento significativi per due delle tipologie presenti, rispetto ai relativi valori Obiettivo. Vi sono avanzamenti evidenti relativamente agli eventi organizzati (44%) ed ai prodotti informativi e pubblicitari (27% circa) rispetto agli obiettivi previsionali complessivi. Rispetto all'annualità precedente, tali tipologie mostrano rispettivamente un incremento quantificabile in +24% e +8%. Per quanto riguarda i valori di avanzamento relativi ai contratti stipulati, si evidenzia il raggiungimento del valore Obiettivo.

Non sono presenti valori di avanzamento degli indicatori di risultato al 31.12.2011, attendendosi avanzamenti più consistenti delle realizzazioni in essere per una quantificazione maggiormente indicativa dei relativi effetti.

Tabella 20.3 – Importi impegnati ed erogati – ASSE III

Asse III				
Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
	Impegni	Pagamenti	Impegni	Pagamenti
(a)	(b)	(c)	(b/a)	(c/a)
38.492.410,00	36.676.142,97	19.375.814,48	95,28%	50,34%

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 31.12.2011 è stato impegnato circa il 95% del contributo totale; mentre i pagamenti, alla stessa data, risultano essere pari a circa il 50% della totalità del contributo.

Si evidenzia pertanto, rispetto al precedente Rapporto, un lieve incremento dell'importo impegnato pari a € 271.383,01 (delta positivo pari a 0,71%) ed un incremento dei pagamenti pari a € 8.618.266,93 (delta positivo pari al 22,39%).

Con riferimento all'Asse III, si registra un avanzamento finanziario, in termini di **spesa cumulata certificata alla CE** al 31.12.2011, di € **16.392.960,84**, pari al **42,71%** rispetto alla dotazione complessiva di € 38.377.795,84 assegnata all'Asse; in comparazione agli avanzamenti rilevati nell'annualità 2010 (11,26%), si ha quindi un evidente progresso nel corso dell'annualità 2011, quantificabile in **+31,45%**.

Per quanto attiene all'Obiettivo Operativo III.1 sono state certificate spese alla Commissione europea, nell'ambito della V Domanda di Pagamento del 22/12/2011, per un importo FESR pari ad € 3.931.144,15. Per completezza di informazione si restituiscono, nella tabella seguente, anche gli importi FESR oggetto di certificazione di spesa alla Commissione europea rispettivamente nella I Domanda di Pagamento (20/11/2009) e nella III Domanda di Pagamento (21/12/2010), dal momento che tali informazioni non erano state restituite nei precedenti RAE.

Tabella 21.1 – Dettaglio spesa certificata – ASSE III

Obiettivo Operativo III.1					
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR certificata nel 2009 (€)	Quota FESR certificata nel 2010 (€)	Quota FESR certificata nel 2011 (€)
III.1.1	Servizio di assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON Reti e Mobilità	MIT		€ 2.040.851,19	1.206.140,78
III.1.1	Missioni personale interno: controlli in loco e incontri istituzionali	MIT		€ 1.619,34	
III.1.1	Spese generali CdS e altri incontri istituzionali	MIT		€ 450,00	
III.1.1	Lettera-contratto prot. n. 2495/R.U. del 27/05/2008 per l'affidamento in economia del servizio di supporto alla predisposizione dei documenti da presentare alla CE nell'ambito delle attività di gestione del PON Prof. Arch. Nigris	MIT	€ 10.800,00		
III.1.1	Lettera-contratto prot. n. 2119/R.U. del 9/05/2008 per l'affidamento in economia del servizio di supporto all'attività di selezione e verifica degli interventi da inserire nel PON, con particolare riferimento al DUSS. Arch. Perricone	MIT	€ 11.700,00		
III.1.1	Lettera-contratto prot. n. 2049/R.U. del 06/05/2008 per l'affidamento in economia del servizio di supporto per l'impostazione del sistema di gestione e controllo e l'attivazione del circuito finanziario del PON. Dott. Cenderello	MIT	€ 11.400,00		
III.1.2	Monitoraggio del PON Reti e Mobilità 2007-2013	MIT		€ 19.123,60	2.489.367,00
III.1.3	Valutazione intermedia del PON Reti e Mobilità 2007-2013	MIT		€ 19.381,64	
III.1.4	Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013	MIT		€ 26.567,94	235.636,37
Totale			€ 33.900,00	€ 2.107.993,71	€ 3.931.144,15

Nell'ambito dell'Obiettivo Operativo III.2, invece, sono state certificate spese FESR alla Commissione europea, nell'ambito della III Domanda di Pagamento (2010) e della V Domanda di Pagamento (2011), secondo lo schema riportato di seguito:

Tabella 21.2 – Dettaglio spesa certificata – ASSE III

Obiettivo Operativo III.2				
LdI	Intervento	Beneficiario	Quota FESR certificata nel 2010 (€)	Quota FESR certificata nel 2011 (€)
III.2.1	Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013	MIT	€ 19.107,64	2.104.334,93
Totale			€ 19.107,64	€ 2.104.334,93

Con riferimento all'intero Asse III, non si registrano decertificazioni di spesa.

3.3.1.1 Analisi qualitativa

Per quanto attiene al profilo qualitativo dell'Asse III, al 31.12.2011, non si annovera la selezione di nuovi interventi. Nell'ambito dell'Obiettivo Operativo III.1 sono state poste in essere dall'Autorità di Gestione misure di ridefinizione ed aggiornamento di alcuni incarichi selezionati, secondo lo schema seguente:

Tabella 22.1 – Obiettivo operativo III.1 – Aggiornamento degli importi

Titolo intervento	Importo da III Decreto	Importo da V Decreto	Importo da VI Decreto	Entità rettifica		Motivo aggiornamento
				Importo	%	
Prosecuzione Servizio di Assistenza tecnica e collaborazioni individuali per la chiusura del PON Trasporti 2000-2006	€ 445.196,60	€ 615.500,00		€ 170.303,40	38,25%	Formalizzazione dell' incremento entro il V d'obbligo per la prosecuzione del Servizio di Assistenza Tecnica alla chiusura del PON Trasporti 2000-2006
Dotazioni materiali e attrezzature d'ufficio	€ 300.000,00	€ 200.000,00		-€ 100.000,00	-33,33%	Sovrastima rispetto alle esigenze dell' Asse
Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013	€ 1.973.135,88	€ 1.994.735,88		€ 21.600,00	1,09%	Ulteriori servizi acquisiti oltre a quelli principali
Prosecuzione Servizio di supporto all'attività di Audit del PON Trasporti 2000-2006	€ 58.780,00	€ 87.557,64		€ 28.777,64	48,96%	Attribuzione residuo del quinto contrattuale per prosecuzione servizio di supporto all'Autorità di Audit PON TRASPORTI 2000-2006
Assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON REM	11.681.318,80	11.724.546,59		€ 43.227,79	0,37%	Adeguamento della percentuale dell' imposta dal 20% al 21% conseguente al mutato contesto normativo di riferimento (Legge n. 148 del 14 settembre 2011).
Monitoraggio del PON Reti e Mobilità 2007-2013	7.126.587,20	7.144.167,25		€ 17.580,05	0,25%	
Valutazione intermedia del PON Reti e Mobilità 2007-2013	4.551.665,28	4.578.962,63		€ 27.297,35	0,60%	
Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013	1.994.735,88	2.005.644,98		€ 10.909,10	0,55%	

Analoga considerazione può essere effettuata con riferimento all'Obiettivo Operativo III.2:

Tabella 22.2 – Obiettivo operativo III.2 – Aggiornamento degli importi

Titolo intervento	Importo da III Decreto	Importo da V Decreto	Importo da VI Decreto	Entità rettifica		Motivo aggiornamento
				Importo	%	
Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013	9.221.575,28	9.224.660,36	9.265.485,83	€ 43.910,55	0,48%	Incremento al V decreto: ulteriori servizi acquisiti oltre a quelli principali ; Incremento al VI decreto: adeguamento della percentuale dell' imposta dal 20% al 21% conseguente al mutato contesto normativo di riferimento (Legge n. 148 del 14 settembre 2011).

Per quanto riguarda il principio di flessibilità di cui all'art. 34,2 del Regolamento (CE) 1083/2006, al 31.12.2011 non vi sono informazioni da fornire in proposito. Tuttavia, come espresso al § 4.3.3 del PON, ai fini di incrementare l'efficacia degli interventi programmati nell'ambito di questo Asse l'Autorità di Gestione si riserva la possibilità di farvi ricorso in misura inferiore a quella indicata dal Regolamento stesso e, comunque, in maniera adeguatamente giustificata e strettamente correlata agli obiettivi del Programma. Tali azioni saranno attuate nel rispetto delle norme di ammissibilità di cui all'art. 11 del Regolamento (CE) 1081/2006 relativo al FSE.

3.3.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

A fronte della necessità di rafforzare le procedure di Gestione 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. 6.0) e nell'ambito della procedura di aggiornamento della pista di controllo.

Nel corso del 2011, l'Autorità di Gestione ha circostanziato i principali ambiti operativi rispetto ai quali rafforzare le attività di gestione, sorveglianza e monitoraggio del Programma, attraverso la predisposizione di un "Piano di Assistenza Tecnica" (Cfr. § 5). Considerato che, allo stato attuale, la capienza finanziaria dell'Asse III è pressoché satura rispetto a quanto già impegnato (Cfr. Tab 19.3), il soddisfacimento dei fabbisogni individuati nell'ambito di tale Piano è subordinato alla conclusione del processo di modifica del piano finanziario del PON previsto nel corso del 2012.

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.

Per i Grandi Progetti non espressamente previsti nell'Allegato II del PON approvato e per gli interventi non espressamente citati all'interno del testo del PON ma configuratisi e introdotti come Grandi Progetti in corso d'opera, è stata preliminarmente accertata la coerenza con la strategia del PON e, soprattutto, verificato che fossero "manifestamente attuativi delle Linee di Intervento oggetto del processo di Valutazione Ambientale Strategica", così come richiamato nella Nota del DPS prot. n. 20355 del 03.10.2008. L'inserimento di tali interventi nel PON è stato dunque sottoposto al vaglio del Tavolo Interministeriale Ambiente nella seduta del 23.07.2009. Detto Tavolo è stato comunque sempre aggiornato sullo stato di attuazione di tutti i GP ammessi a finanziamento a valere sul PON. Il suddetto processo di verifica ed aggiornamento si è di fatto concluso nel settembre 2010 con l'emissione del Decreto Dirigenziale prot. n. 10288 del 27.09.2010.

Nel febbraio 2011 l'Autorità di Gestione ha provveduto, in adempimento a quanto richiesto dalla Delibera CIPE 1/2011, a comunicare al DPS (e per conoscenza alla Commissione europea) la lista definitiva dei Grandi Progetti con Nota dell'AdG prot. n. 1066 dell'08.02.2011.

In data 25 maggio 2011, infine, l'ultimo intervento GP relativo alla "SSV Licodia Eubea-Libertinia" è stato dichiarato non ammissibile dalla CE e quindi stralciato nel successivo Decreto Dirigenziale prot. n. 6892 del 28.07.2011, attestando così a 13 il numero totale dei Grandi Progetti finanziati.

La tabella seguente mostra il quadro aggiornato dei Grandi Progetti attualmente ammissibili a finanziamento, con evidenza della loro eventuale appartenenza all' "elenco indicativo" di cui all'Allegato II del PO ovvero delle motivazioni che hanno consentito il loro inserimento nella lista degli interventi ammissibili.

Tabella 23 – Tabella di corrispondenza tra i GP ammessi a finanziamento con il VI Decreto e i GP originariamente previsti nell'Elenco indicativo di cui all'Allegato II del PON

N° Progetto	GP presenti nel VI Decreto prot. 9557 del 2.11.2011	Note
1	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta-Foggia. Raddoppio delle tratte: Cervaro-Bovino e Bovino-Orsara	Progetto "a cavallo" con la programmazione 2000-2006
2	Raddoppi Bari-Taranto e C.T.C. intera linea (V.1)	Progetto "a cavallo" con la programmazione 2000-2006
3	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	Previsto nel testo del PO (§ 3.3.2)
4	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta ovest	Previsto nel testo del PO (§ 3.3.2)
5	Nodo ferroviario di Palermo: passante Palermo C.le/Brancaccio-Carini	Previsto nell'Elenco indicativo dei GP di cui all'Allegato II del PON [Progetto n°3]
6	Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	Previsto nell'Elenco indicativo dei GP di cui all'Allegato II del PON [Progetto n°2]
7	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	Previsto nell'Elenco indicativo dei GP di cui all'Allegato II del PON [Progetto n°4]
8	Completamento del Porto commerciale di Augusta	Previsto nell'Elenco indicativo dei GP di cui all'Allegato II del PON [Progetto n°8]

N° Progetto	GP presenti nel VI Decreto prot. 9557 del 2.11.2011	Note
9	S.S. 96. "Barese" (Palo del Colle - Altamura Toritto - Variante di Altamura)	Interventi che attuano in maniera manifesta gli obiettivi strategici della Linea di Intervento II.1.2
10	Raddoppio della tratta Bari - Sant'Andrea Bitetto	Interventi di potenziamento della linea ferroviaria Gioia Tauro - Taranto- Bari riconducibili al "Potenziamento della linea ferroviaria Gioia tauro - Taranto" previsto nell'elenco indicativo dei GP di cui all'allegato II del PON [Progetto 6]
11	Potenziamento Itinerario Gioia tauro -Taranto: 1^ fase potenziamento tratta Metaponto -Sibari-Bivio S.Antonello	Interventi di potenziamento della linea ferroviaria Gioia Tauro - Taranto- Bari riconducibili al "Potenziamento della linea ferroviaria Gioia tauro - Taranto" previsto nell'elenco indicativo dei GP di cui all'allegato II del PON [Progetto 6]
12	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	Previsto nel testo del PO (§ 3.3.2)
13	Potenziamento Tecnologico Nodo di Napoli	L'intervento è individuato in attuazione della Linea di Intervento II.1.1 del PO e risulta coerente con l'obiettivo di implementazione dei Corridoi europei alla luce del ridisegno del Corridoio Helsinki-Valletta, laddove il nodo di Napoli si configura come fulcro tra le due tratte Napoli-Bari-Taranto e Napoli-Messina-Palermo

N° Progetto	Ulteriori interventi originariamente previsti nell'Elenco indicativo dei GP (Allegato II del PON)	Note
1	Nuova linea ferroviaria AV/AC Napoli Bari: Variante linea Cancellò - Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC	Intervento eliminato a causa di tempistiche attuative non compatibili con quelle del Programma [Progetto n°1].
2	Nodo ferroviario di Bari	Intervento eliminato a causa di tempistiche attuative non compatibili con quelle del Programma [Progetto n°5]. L'area del nodo di Bari è comunque oggetto di interventi di messa in sicurezza
3	Potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro	Intervento ancora presente nel PO, ma non classificato come GP [Progetto n°7]

In rosso i GP previsti nell'Elenco indicativo di cui all'Allegato II del PON

La tabella seguente mostra l'elenco dei Grandi Progetti al 31.12.2011, 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 24 – 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	€ 2.058.648,47	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	RFI	€ 29.000.000,00	€ 8.089.793,73	Lavori Ultimati	Scheda decisa
Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca	RFI	€ 65.000.000,00	€ 35.078.676,06	Esecuzione Lavori	Scheda decisa

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

RAPPORTO ANNUALE DI ESECUZIONE AL 31 DICEMBRE 2011

Titolo Progetto	Beneficiario	Costo Totale	Avanzamento finanziario (Spesa certificata)	Fase in Corso	GP
(comprese opere propedeutiche e tecnologiche)					
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	RFI	€ 129.247.174,00	€ 17.934.397,83	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	RFI	€ 333.000.000,00	€ 70.328.041,75	Esecuzione Lavori	Scheda decisa
Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	AP	€ 146.600.000,00		I Stralcio I lotto progettazione def I stralcio II lotto progettazione esecutiva	Scheda decisa
S.S.N. 106 Jonica- Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	ANAS	€ 179.316.288,68		Progettazione Esecutiva	Scheda decisa
Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta – Consolidamento banchine	AP	€ 27.527.196,64		Progettazione Definitiva	Scheda presentata (SFC)
Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta – Relizzazione banchina containers II stralcio	AP	€ 37.343.096,24		Progettazione Esecutiva	
Porto di Augusta - Hub portuale di Augusta – Relizzazione banchina containers I stralcio	AP	€ 20.129.707,12		Progettazione Definitiva	
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	RFI	€ 76.000.000,00		Progettazione Definitiva	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 definitiva	Scheda presentata (SFC)
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 Definitiva	
Varianti 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 presentata (SFC)
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	RFI	€ 153.000.000,00		Progettazione Definitiva	Scheda in fase di predisposizione
Potenziamento tecnologico del nodo di Napoli	RFI	€ 77.000.000,00		Progettazione Derfinitiva	Scheda in fase di predisposizione

L'unico Grande Progetto concluso al 31.12.2011 è il progetto a cavallo **“Raddoppio Bari-Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)”**. Come accennato (Cfr. § 3.2.1.1), per tale intervento è in corso l'aggiornamento della Domanda di conferma del sostegno a norma degli artt. 39-41 del Regolamento (CE) 1083/2006 che tiene conto del quadro aggiornato delle opere finanziate dal PON Trasporti 2000-2006 e dal PON Reti e Mobilità 2007-2013.

5. ASSISTENZA TECNICA

Nel corso del 2011 l'Amministrazione ha provveduto ad approvare il **Piano di Assistenza Tecnica**, coerentemente alle indicazioni contenute all'interno del documento sui Criteri di Selezione del PON (Rev.3 del 20 aprile 2010).

Il Piano, predisposto nell'ambito delle Linee di Intervento III.1.1 "Assistenza tecnica" e III.1.3 "Valutazione, studi e ricerche", risponde all'esigenza dell'Autorità di Gestione di circoscrivere e programmare i principali ambiti operativi su cui concentrare le attività future, sia in termini di rafforzamento di filoni già attivati, sia in relazione a specifici fabbisogni del Programma e/o degli uffici più direttamente deputati all'attuazione, alla gestione, al monitoraggio e al controllo degli interventi.

Il documento individua, pertanto, i seguenti tre principali "macro-ambiti" di attività:

- Ambito 1 – Assistenza e supporti specifici per l'attuazione del PON (Controlli di I Livello, Certificazione, Ambiente, Regimi di Aiuto alle imprese, Sviluppo di Sistemi Intelligenti di Trasporto, Politica Regionale Unitaria 2007-2013, Assistenza giuridico-legale);
- Ambito 2 – Valutazione, Studi, Ricerche (Studi di carattere trasversale e approfondimenti sul sistema logistico);
- Ambito 3 – Forme di accompagnamento "*on the job*" per rafforzare le competenze tecniche e di governo del personale interno (Attività di accompagnamento e tutoring su specifici ambiti tematici).

Nonostante la configurazione riportata, il Piano rappresenta un "contenitore flessibile" che abbraccia ambiti operativi connessi a più Linee di Intervento del PON (e non solo a quelle espressamente previste dai Criteri di Selezione) e che potrà essere oggetto di successivi aggiornamenti sulla base di eventuali nuove esigenze conoscitive e informative.

Il Piano, precedentemente condiviso tra i Responsabili di Linea di Intervento, l'Autorità di Certificazione e l'Unità per i Controlli di Primo Livello è stato fatto proprio (versione 1 dell'Aprile 2011) nell'ambito di un apposito incontro a cui hanno partecipato l'Autorità di Gestione, i Responsabili di Linea di Intervento e i rappresentanti dei servizi di Assistenza Tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza e per il monitoraggio del PON Reti e Mobilità.

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 MIT e il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI) composto dalle società OC&M Srl – Renzi & Partners Srl – Vox Communication Srl (ex National Computer Snc) – Soleil 2000 Srl.

A seguire si dà evidenza delle attività poste in essere nell'annualità 2011.

Eventi (convegni, seminari e workshop)

Tra il mese di maggio e quello di settembre 2011 sono stati realizzati tre workshop, tenutisi a Roma (9 maggio 2011), Rimini (26 agosto 2011) e Bari (13 settembre 2011).

In particolare, il workshop di Roma, in occasione della festa dell'Europa, ha rappresentato un momento di incontro e di confronto tra l'Autorità di Gestione del Programma ed i Beneficiari.

Il workshop di Rimini dal titolo "L'Italia al centro del sistema di trasporto euro mediterraneo: intermodalità, sicurezza e innovazione per lo sviluppo della logistica", si è inserito nell'ambito della partecipazione del Programma con un proprio stand informativo alla manifestazione Meeting di Rimini (21-27 agosto 2011).

Infine, il 13 settembre 2011 si è svolto a Bari, nell'ambito della Fiera del Levante (10 al 18 settembre 2011), il workshop tematico dal titolo "Il Piano di Monitoraggio Ambientale VAS del PON Reti e Mobilità - L'integrazione della componente ambientale nell'ambito della Programmazione Unitaria 2007-2013".

Sito web

Il sito web dedicato al Programma è online al nuovo dominio <http://ponreti.mit.gov.it>. Durante il periodo di riferimento è stata realizzata un'attività di aggiornamento, revisione dei contenuti e riorganizzazione del sito nonché indicizzazione e posizionamento dello stesso nei motori di ricerca.

In particolare, la mappa degli interventi è stata arricchita con schede informative sui progetti che si aprono ogni volta che viene selezionato un marker. Inoltre, nella sezione dedicata al Monitoraggio sono stati inseriti dei grafici illustrativi dello stato di avanzamento finanziario, delle risorse monitorate per regione, dell'avanzamento dei pagamenti per beneficiario.

È stato infine pubblicato nella sezione del sito dedicata alla Comunicazione, con un link anche dalla Homepage, (http://ponreti.mit.gov.it/images/pdf/ElencoBeneficiari_al_17_01_2012.pdf) 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 2011 sono state realizzate due pubblicazioni, facenti parte della collana editoriale *Quaderni del PON Reti e Mobilità 2007-2013*, di seguito illustrate:

- *I Focus territoriali. Azioni per una programmazione condivisa dello sviluppo infrastrutturale* (n. 500 copie): pubblicato nel mese di febbraio 2011, rappresenta un numero speciale della collana dedicato a diffondere i risultati dell'esperienza promossa dal MIT e condivisa nell'ambito del CIA relativa alla realizzazione di focus territoriali presso le quattro Regioni Obiettivo Convergenza;

- *Piano di monitoraggio ambientale* (n. 500 copie su carta ecologica): stampato nel mese di luglio 2011 e distribuito nel corso della partecipazione del Programma al Meeting di Rimini ed alla Fiera del Levante di Bari.

È stato inoltre pubblicato il secondo depliant (n. 1000 copie) dedicato al tema del Monitoraggio Ambientale.

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

- n. 500 cartelline;
- n. 500 cartelline senza dorso;
- n. 1000 shopper;
- n. 500 penne in plastica biodegradabile;
- n. 500 matite portamine in plastica biodegradabile;
- n. 500 pendrive con adattatore.

Fiere

Il Programma ha partecipato a due manifestazioni fieristiche: il Meeting di Rimini (dal 21 al 27 agosto 2011) e la Fiera del Levante di Bari (dal 10 al 18 settembre 2011).

In particolare, per quanto riguarda il Meeting di Rimini, è stato elaborato uno stand di 32 mq (8mx4m) con due lati chiusi e due aperti. Il progetto è stato realizzato con una struttura modulare in tubi di acciaio sviluppata in forma nastro in grado di delimitare e definire i diversi spazi espositivi e informativi. Sulle pareti fisse sono stati riportati il logo PON e l'immagine della creatività usata per la pubblicità istituzionale. I totem illustrativi delle diverse modalità sono stati inglobati nella struttura.

Per la partecipazione alla Fiera del Levante di Bari è stato allestito uno spazio espositivo di 41 mq (10m x 4.1m), posizionato all'interno del Business Centre, lungo il Viale Orientale (tettoie esterne). Il progetto, realizzato con una struttura modulare in tubi di acciaio, ha previsto un bancone e tre totem raffiguranti le diverse modalità di trasporto. Nei lati corti sono stati posizionati due pannelli uno riportante il logo del PON e l'altro dedicato al Piano di Monitoraggio Ambientale. Nel retro del bancone, sia nella parte interna che esterna della tettoia, è stata posizionata la grafica della creatività usata per la pubblicità istituzionale.

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

Servizi Pubblicitari

La campagna pubblicitaria si è articolata in tre flight (periodo gennaio – settembre 2011) ed ha utilizzato i media di seguito riportati:

- **Stampa quotidiana (nazionale e locale) e stampa periodica (campagna istituzionale):** n. 3 uscite su *Il Sole 24 Ore*; n. 4 uscite su *Formiche*; n. 1 uscita su *Corriere delle Opere*; n. 1 uscita su *Tempi*; n. 2 uscite su *Calabria Ora*; n. 1 uscita sulla *Gazzetta del Mezzogiorno*; n. 2 uscite su *Polizia Moderna*; n. 2 uscite su *Espansione*; n. 1 uscita su *Banca e Finanza*; n. 1 uscita su *Giornale delle Assicurazioni*; n. 1 uscita su *Il Carabiniere*; n. 1 uscita su *Il Finanziere*; n. 1 uscita su *UPI Unione Province d'Italia*; n. 1 uscita su *Anci Rivista*; n. 1 uscita su *Espansione*; n. 1 uscita su *Area*; n. 1 uscita su *Il Libro dei Fatti*; n. 1 uscita su *Patrimoni*; n. 2 uscite su *Panorama*; n. 2 uscite su *Sorrisi Canzoni TV*; n. 1 uscita su *Famiglia Cristiana*; n. 2 uscite su *Gente*; n. 1 uscita su *Di Più TV*; n. 2 uscite su *Di Più*; n. 2 uscite su *Telesette*; n. 1 uscita su *L'Espresso*; n. 2 uscite su *Sette Magazine*; n. 2 uscite su *Oggi*; n. 2 uscite su *Gente Motori*.

- **Redazionali dedicati al Programma** su le seguenti riviste: *Capital; Clas; Milano Finanza; Italia Oggi; Il Mondo; Il Libro dei Fatti; Corriere delle Opere; Il Sud; Più Mese*.
- **Televisioni Nazionali (trasmissione dello spot istituzionale):** per un totale di 732 spot (30'') distribuiti nelle seguenti emittenti nazionali: *Sky La7, Canale 5, Sky Nuvolari, Sky Leonardo, Sky Marcopolo*.
- **Telepromozionali:** nel corso della trasmissione *Chi Vuol Essere Milionario* sono stati trasmessi 4 telepromozionali, ciascuno della durata di 35". Durante le telepromozioni il testimonial ha fornito al pubblico le informazioni relative al Programma mentre sullo sfondo scorrevano le immagini relative alla campagna pubblicitaria.
- **Televisioni Locali (trasmissione dello spot istituzionale):** per un totale di 336 spot distribuiti nelle seguenti emittenti locali: *Telecapri, Telecaprisport, Telecaprinotizie, Antenna Sicilia, Video Calabria, Telecolor, Telenorba, TelespazioTv, Reggio Tv, Video Mediterraneo, Napoli Canale 21, Telerama, TRP Messina, TGS Telegiornale di Sicilia*.
- **Radio Locali (trasmissione dello spot istituzionale):** per un totale di 1.772 spot sulle seguenti emittenti: *Radio Margherita, Radio Marte, Radio CRC Targato Italia, Radio Italia Anni '60 Puglia, RadioPuglia, Radio RLB – Radio Libera Bisignano, Radio Sound, Radio Smile, Radio Juke Box Calabria, Radio Alfa, Radio Bussola 24, Radio Magic, RadioMagic 2, Radio Selene, Radio Venere, Radi Salento, Radio Enne Lamezia, Studio 54 Network, Radio Ricordi, Radio Italianissima, Radio Antenna dello Stretto, Radio Juke Box Sicilia, Radio Telecolor*.
- **Esterna statica e dinamica:** n. 2.869 affissioni articolate come di seguito riportato: n. 260 poster a Roma; n. 200 standardi bifacciali a Roma; n. 12 Circuito Mupi mono a Roma; n. 700 parapedonali a Roma; n. 100 poster a Napoli; n. 80 poster a Bari; n. 13 poster a Catanzaro; n. 29 poster a Reggio Calabria; n. 100 poster a Palermo; 80 poster a Catania; n. 1 impianto maxi bifacciale a Roma; n. 30 retrobus esterna dinamica Roma; n. 995 spot 30" video su Bus e Metro Roma; n. 15 standardi bifacciali a Rimini; Napoli n. 50 poster a Napoli; n. 70 poster e n. 50 standardi bifacciali a Bari; n. 4 poster a Catanzaro; n. 50 poster a Palermo e n. 30 poster a Catania.
- **Web** avvisi banner e altri formati sui siti finanziari e sui maggiori siti di news quali ad esempio: *borsaitaliana.it, reuters.it, ilsole24ore.it, quotidiano.net, restodelcarlino.it, lanazione.it, ilgiorno.it, iltempo.it, secoloXIX.it, unionesarda.it, quotidianodellabasilicata.it, quotidianodellacalabria.it, messaggero.it, il velino, lagazzettadelsud.it, lagazzettamezzogiorno.it, lasicilia.it, lasiciliaweb, lasiciliaonline.ie, gds.it, il giornale.it, panorama.it, corriere.it, ecoseven.net*.

Concorso Fotografico

Il 22 novembre 2011, nell'ambito delle azioni di comunicazione del PON, è stato bandito un concorso fotografico dal titolo "*Cattura il movimento: una lettura per immagini del sistema delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti delle merci*", dedicato agli studenti degli Atenei delle Regioni dell'Obiettivo Convergenza (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia). Tale attività vuole spingere i partecipanti a fotografare gli aspetti rappresentativi del sistema delle infrastrutture e del viaggio delle merci.

È stata prevista anche una sezione "Fuori Concorso" aperta a tutti coloro che, pur non possedendo i requisiti sopra richiesti, vogliano comunque partecipare illustrando con un'immagine il proprio punto di vista sul sistema infrastrutturale.

La realizzazione del concorso fotografico ha comportato lo svolgimento di una serie di attività collaterali, di seguito esposte, tese a promuovere e valorizzare tale iniziativa di comunicazione:

- progettazione esecutiva e realizzazione della creatività attraverso la definizione degli elementi identitari della campagna (banner, logo, lettering, colori, architettura grafica);
- definizione di una giuria, a cui è affidato il compito di valutare le foto pervenute, composta da membri altamente qualificati quali Giovanna Calvenzi (presidente), Joseph Grima, Moreno Maggi, ecc.;
- realizzazione di un sito dedicato (www.catturailmovimento.it) che ha il compito di ricevere le fotografie inviate dai partecipanti, raccogliere tutti i documenti ufficiali (dal regolamento alle locandine) e nel contempo fornire informazioni sul Programma;
- ideazione, sceneggiatura e produzione del video istituzionale che riprende i temi classici della campagna comunicativa già realizzata per il PON attraverso una carrellata di immagini evocative del sistema delle infrastrutture, della logistica e del trasporto delle merci;
- ideazione, sceneggiatura e produzione del video virale in una duplice versione della durata di 30 secondi e di 3 minuti. Il video, appositamente realizzato per catturare l'attenzione di un pubblico non vicino al tema della logistica, rappresenta un writer mentre realizza un'opera di street art evocativa del titolo e del tema del concorso.

Il concorso, che si concluderà il 29 febbraio 2012, sarà seguito nel mese di maggio dalla stampa di un catalogo contenente una selezione delle immagini maggiormente rappresentative e dalla realizzazione di un evento, nel corso del quale sarà organizzata una mostra e verranno premiate le cinque foto più meritevoli tra quelle pervenute.

Per quanto riguarda la copertura dei costi per la realizzazione di tale attività (non inclusa nell'offerta tecnica presentata dal RTI in sede di gara) la stessa sarà effettuata nell'ambito delle risorse previste per l'attuazione del Piano di Comunicazione del Programma, mediante la rimodulazione delle azioni contrattualmente previste.

7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA

Nell'annualità di riferimento del presente RAE si registrano, seppure con diversi gradi di intensità, positivi segnali di avanzamento a livello sia **finanziario** che **fisico**, accompagnati dal successo 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. Ciò in un quadro evolutivo del contesto di attuazione che conferisce caratteri di nuova attualità e urgenza alla stessa strategia, con particolare riferimento alle finalità collegate al rafforzamento dell'intermodalità marittimo-ferroviaria sulle quali il Programma insiste con una maggiore dotazione di risorse.

Il riferimento è al complessivo ripensamento delle politiche europee in materia di trasporti e, in particolare, alla revisione delle reti TEN laddove si assiste a un graduale passaggio dal paradigma dei corridoi a un modello di rete prioritaria/diffusa, in cui i nodi portuali e le loro infrastrutture di collegamento assumono un ruolo di assoluta centralità.

L'urgenza è invece rappresentata, sul fronte sia delle minacce che delle opportunità, dai dati congiunturali sul trasporto merci. Se, da un lato, a tre anni dall'esplosione della crisi economico-finanziaria la quota modale ferroviaria vede dimezzare i propri volumi, dall'altro, proprio la congiuntura negativa potrebbe spingere i *player* mondiali ad assumere scelte premiali per le realtà portuali del Mediterraneo, sempre che siano in grado di affrontare e risolvere quelle criticità di collegamento che rappresentano, da tempo, la principale debolezza del sistema logistico nazionale e del Mezzogiorno in particolare.

7.1 Sintesi dei principali progressi registrati al 31.12.2011

7.1.1 Avanzamento finanziario

Sotto il profilo **finanziario** il 2011 si chiude evidenziando, rispetto all'annualità precedente, un **delta di pagamenti** di circa 4 punti percentuali, corrispondenti a +142 M€ in valore assoluto.

In termini cumulati i pagamenti al 31.12.2011 (pari a 439,15 M€) risultano alimentati da interventi appartenenti ad entrambi gli Assi “infrastrutturali” (12 dell'Asse I e 9 dell'Asse II) e afferenti principalmente il settore ferroviario: la **riduzione delle allocazioni** (da 2.664,26 M€ a **2.622,82 M€**) e **degli impegni** (da 727.457,88 M€ a **656.134,08 M€**) operata nel 2011 in conseguenza al definanziamento di alcuni interventi critici non ha, dunque, avuto ripercussioni sull'avanzamento della spesa relativa alle progettualità selezionate.

7.1.2 Avanzamento fisico

Dal punto di vista delle **realizzazioni fisiche** nel corso del 2011 il Programma vede portare a conclusione interventi di adeguamento infrastrutturale e potenziamento tecnologico riconducibili a circa 740 km di **rete ferroviaria** (di cui 733 “ristrutturate” e 6 “nuove TEN-T”), afferenti 3 interventi dell'Asse I e 3 interventi dell'Asse II.

In termini cumulati, al 31.12.2011 va considerata inoltre la conclusione, già nel corso del 2010, di 2 interventi riguardanti altri settori modali, e segnatamente quelli **portuale** e **aeroportuale**: l'ampliamento delle banchine Vespri e Colapesce del Porto di Messina, che nel 2011 ha conseguito piena funzionalità, e la conclusione del progetto ENAV “Centro di controllo d'area di Brindisi – Programma di potenziamento TBT VFR”.

Tabella 25.1 – 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	
			2010	2011
Ferrovie ristrutturate (km) (C.I 19)	0	340		462,70
Ferrovie ristrutturate (km) (C.I 19)	0	240		270,49
Ferrovie nuove (km) (C.I 17)	0	13		
- di cui TEN-T (km) (C.I 18)	0	3		6
Aree servizi e movimentazione: superficie-sistemi portuali (mq)	3.500	182.633	16.000	16.000
Interventi tecnologici e sistemi informativi (VTS, porti; ERTMS, Ferrovie; ATC, aeroporti) (numero)	0	2	1	1

Al netto dei progetti di Asse III, al 31.12.2011 si registrano dunque **8 progetti conclusi** dei 69 complessivamente selezionati: **6 progetti ferroviari, 1 nel settore aeroportuale e 1 in quello portuale**. Tali progetti rappresentano il 12% circa del numero di interventi complessivamente finanziati e corrispondono a un volume finanziario pari a circa il 10% delle risorse attivate, tramite Decreto dell'Autorità di Gestione, a valere sulla dotazione 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** (+4,3 punti percentuali rispetto alla quota *earmarking* fissata in sede di programmazione), quindi a favore del perseguimento degli obiettivi della strategia rinnovata di Lisbona.

Considerazioni a parte vanno invece effettuate per le realizzazioni fisiche dell'Asse III. Al 31.12.2011, infatti, tale Asse mostra buoni avanzamenti con riferimento a tutte le tipologie di indicatori, ma soprattutto rispetto ai target fissati per gli "eventi" e i "prodotti informativi e pubblicitari" (entrambi riferiti all'Obiettivo operativo III.2 afferente la comunicazione del PON), che registrano significativi incrementi rispetto all'annualità precedente.

Tabella 25.2 – Quadro degli indicatori di realizzazione valorizzati per l'Asse III. Valori RAE 2010 - RAE 2011

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento	
			2010	2011
Contratti (numero)	0	10	9	10
Eventi (numero)	0	25	5	11
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	11	16

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 2011 l'Autorità di Gestione ha operato, prioritariamente, mobilitando azioni tese a:

1. **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;
2. **attivare concretamente tutte le Linee di Intervento** previste dal PON;

3. **potenziare le attività di sorveglianza e di monitoraggio** soprattutto con riferimento all'andamento dei singoli progetti, anche approntando appositi strumenti e metodi di lavoro;
4. **rafforzare il Sistema di Gestione e Controllo** (Si.Ge.Co.).

Rispetto al primo punto, a fronte delle criticità riscontrate sia nel portare a compimento alcuni interventi ferroviari già previsti (Nodo di Bari, Variante AV/AC Napoli-Cancello e Vesuvio est) che nella possibilità di attuare un Grande Progetto stradale (la Licodia-Eubea), l'azione dell'Autorità di Gestione si è concentrata prevalentemente sulla selezione di **interventi aeroportuali** e di altri afferenti il **settore ITS** 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.

La decisione di ampliare la linea di Intervento dedicata a opere aeroportuali è stata infatti generata dall'effettiva capacità di spesa dimostrata dal Beneficiario ENAV nel corso delle prime annualità, avvalorata dalla chiusura di uno dei tre interventi ammessi a finanziamento, incluso tra i progetti significativi del 2011; gli altri due interventi previsti sugli aeroporti di Taranto e di Napoli, già ammessi a decreto, al 31.12.2011 hanno fatto registrare un avanzamento finanziario pari al 99,5% e al 71%.

Con riferimento al secondo punto va sottolineato che, oltre alle opere a carattere aeroportuale, l'**interlocuzione con gli altri Enti Beneficiari** ha consentito di innalzare il livello di avanzamento procedurale delle Linee di Intervento dedicate agli ITS e allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, interportuali e di collegamento stradale, incrementando così il numero degli interventi ammessi a finanziamento. Pertanto, con riferimento alle **Linee che nelle annualità precedenti avevano registrato avanzamenti procedurali nulli o di scarso rilievo**, nel corso del 2011 si evidenziano importanti passi in avanti, ad eccezione della **I.4.1 dedicata agli incentivi a favore degli operatori della logistica** che resta l'unica a non essere ancora concretamente attivata: infatti, nonostante gli sforzi profusi – anche nel corso del 2011 – per velocizzare quanto più possibile i tempi ed elaborare la versione definitiva del bando e dei relativi formulari, il suo iter procedurale è da considerarsi ancora molto arretrato poiché sconta pesantemente la sussistenza di una normativa che lascia ampi margini a interpretazioni, non sempre univoche e assertive.

Per quanto riguarda il terzo punto, accanto ai progressi registrati sul fronte della selezione di progettualità e della conseguente attivazione di pressoché tutte le Linee di Intervento del PON, il Programma evidenzia **evoluzioni importanti anche con riferimento alla sorveglianza e al monitoraggio** dei livelli di attuazione.

In primo luogo 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. L'innegabile protrarsi di questo processo aldilà della fase iniziale di attuazione ha consentito, tuttavia, di configurare un **sistema di sorveglianza caratterizzato da un'elevata coerenza**, non solo con le successive indicazioni di carattere comunitario e nazionale in materia e l'effettivo quadro progettuale di riferimento, ma anche con i primi orientamenti emersi in relazione al prossimo periodo di programmazione 2014-20.

Inoltre, la definitiva entrata a regime del sistema informativo di monitoraggio (SIPONREM) ha consentito, nel corso del 2011, di sfruttare appieno le sue funzionalità aggiuntive predisposte per l'analisi e la rappresentazione dei dati, e poterne fruire – in una prospettiva di riprogrammazione –

anche come *strumento a supporto delle decisioni*. SIPONREM si è infatti rivelato un utile patrimonio conoscitivo che, opportunamente interrogato, ha fornito grande supporto per l'organizzazione e la conduzione, a settembre e ottobre 2011, di un **primo ciclo di incontri con gli Enti Beneficiari**, finalizzati a verificare i concreti gradi di completamento di opere manifestatesi critiche in base all'**analisi di rischio** svolta preventivamente.

La validità del metodo utilizzato assieme all'arricchimento delle informazioni ottenuto con il primo ciclo di incontri hanno poi spinto l'AdG a effettuare, a distanza di circa 5-6 mesi (aprile e maggio 2012), una **seconda tornata dell'analisi di rischio**. A prescindere dai suoi esiti specifici – di cui si darà conto nel RAE 2012 – giova sin da ora esplicitare che il secondo ciclo di incontri ha messo in evidenza un generale e affatto trascurabile **innalzamento della "qualità" delle informazioni immesse a sistema da parte dei Beneficiari**. A conferma di ciò si pongono anche analisi valutative di carattere quali-quantitativo tese a misurare, a distanza di alcuni bimestri di rilevazione, il miglioramento nell'affidabilità del dato: le informazioni immesse nei bimestri successivi all'attività di confronto con i Beneficiari hanno infatti mostrato una progressiva e costante tendenza verso giudizi più performanti in termini di completezza e coerenza anche in relazione alla loro capacità previsionale.

Merita sottolineare, inoltre, che gli incontri sull'analisi di rischio sono stati anche l'occasione per recuperare o mantenere i fili con la dimensione della Politica Regionale Unitaria – parzialmente sacrificata a seguito della rimodulazione delle risorse FAS –, ossia per effettuare **approfondimenti e verifiche anche su progettualità attivate da altri livelli istituzionali**.

Nel corso del 2011 si rilevano progressi anche per quanto concerne il **monitoraggio della componente ambientale del PON**. All'elaborazione del Piano di Monitoraggio Ambientale, già conclusasi nell'annualità precedente, nel 2011 hanno fatto seguito la sua pubblicazione in un apposito *Quaderno del PON Reti e Mobilità 2007-2013* (luglio 2011) e presentazione nell'ambito del Convegno "*Il Piano di Monitoraggio Ambientale VAS del PON Reti e Mobilità. L'integrazione della componente ambientale nell'ambito della Programmazione Unitaria 2007-2013*", tenutosi a Bari in occasione della 75^a Fiera del Levante (settembre 2011). Nel corso del 2011 è stata **avviata la redazione del primo Report di monitoraggio ambientale del PON** quale *utile strumento di supporto alle decisioni*.

Sempre sotto il profilo attuativo-gestionale, un quarto ambito in cui si registrano avanzamenti di rilievo è rappresentato dal **Sistema di Gestione e Controllo del PON**. In tale ambito, infatti, nel corso dell'annualità precedente le diverse **attività di audit** hanno messo in luce alcuni profili di criticità afferenti, principalmente, il processo di selezione degli interventi e le procedure di controllo sugli stessi.

Nel 2011 si è pertanto provveduto a porre in essere una serie di azioni correttive finalizzate a perfezionare il Si.Ge.Co. in senso stretto (e relativo Manuale Operativo delle Procedure), ma anche a **migliorare il sistema organizzativo e procedurale nel suo complesso**, superando così le criticità rilevate in occasione degli *audit*. In particolare:

- il **circuito finanziario del PON** è stato modificato per venire in contro alle richieste degli *auditor* e, pertanto, **l'intero ciclo dei controlli viene ora concluso prima della certificazione delle spese alla Commissione europea**. Inoltre, al fine di distribuire al meglio l'attività delle Autorità di Gestione e Certificazione, sono state previste tre finestre annuali per la presentazione delle Domande di Rimborso da parte dei Beneficiari, corrispondenti ad altrettante finestre annuali per la certificazione delle spese alla Commissione Europea.

- l'attività di controllo di I livello è stata riportata interamente in capo all'Autorità di Gestione. Tuttavia, al fine di razionalizzare e uniformare il processo di rendicontazione delle spese, è stato organizzato per tutti i Beneficiari – in data 19 settembre 2011 – un seminario di aggiornamento sui controlli di I livello.

7.2 Punti di criticità e attenzione

Ai segnali positivi enunciati al punto precedente e ai considerevoli sforzi investiti per migliorare i meccanismi di sorveglianza e la *governance* complessiva del PON, tuttavia **non corrisponde, ancora, il conseguimento di risultati ugualmente significativi e visibili**, perlomeno per quanto attiene agli Assi prioritari I e II.

Infatti, come desumibile dal quadro sintetico degli indicatori "di realizzazione" restituito in precedenza e pur tenendo conto delle frequenti difficoltà incontrate nel realizzare infrastrutture di grande portata e complessità (come sono gran parte di quelle promosse dal PON), va riconosciuto che quanto ad interventi conclusi al 31.12.2011 il Programma riesce ad esprimere valori circoscritti a un esiguo numero di interventi (8 sui 69 complessivamente decretati sugli Assi I e II). Analoga considerazione può essere avanzata guardando al profilo procedurale degli interventi "infrastrutturali" ammessi a beneficio, che se associato al livello degli impegni raggiunto a fine 2011 (di poco superiore al 20% per entrambi gli Assi prioritari) non può non destare preoccupazione.

Tabella 26 – Attuazione finanziaria del Programma

Asse	Contributo Totale (a)	Attuazione finanziaria			
		Impegni (b)	Pagamenti (c)	Impegni (b/a)	Pagamenti (c/a)
I	1.517.162.032,00	365.639.258,17	236.474.777,46	24,10%	15,59%
II	1.193.803.340,00	253.818.675,7	183.296.335,24	21,26%	15,35%
III	38.492.410,00	36.676.142,97	19.375.814,48	95,28%	50,34%
Totale	2.749.457.782	656.134.076,84	439.146.927,18	23,86%	15,97%

In sostanza, sebbene nel 2011 – e in via previsionale anche per il 2012 – siano stati rispettati sia i vincoli di spesa fissati a livello comunitario (N+2) che quelli introdotti a livello nazionale nel corso del 2011 (e confermati anche per il 2012) attraverso specifiche "Iniziative di accelerazione della spesa", non va sottovalutato che al 31.12.2011 **gli indicatori relativi alle capacità di impegno e di spesa si attestano su percentuali troppo basse**.

Anche per quanto concerne il **fronte procedurale** si rilevano criticità di un certo rilievo: accanto a una progettualità in genere non sufficientemente matura a garantire con sicurezza il completamento delle opere entro i termini regolamentari, già emersa nel corso del 2010 (per un numero significativo di interventi l'analisi di rischio conferma, difatti, uno stadio progettuale e previsioni di conclusione lavori collocate molto a ridosso o persino oltre il termine di eleggibilità della spesa), nel corso del 2011 emergono con evidenza:

- rivisitazioni troppo frequenti dei cronoprogrammi;
- variazioni più o meno consistenti degli importi finanziari di interventi ammessi a beneficio già da tempo;

- diverse autorizzazioni ambientali ancora in corso di emissione o da ottenere;
- una comunicazione non sempre tempestiva di criticità emerse in corso d'opera.

Tutti questi elementi, che di fatto sottendono gradi di consapevolezza non sempre adeguati, da parte dei Beneficiari, di essere coinvolti nell'attuazione di un *programma di investimenti* – e non solo nella realizzazione dei singoli interventi di pertinenza –, esigono un comune e urgente "cambio di approccio" per poter attuare il Programma nella sua interezza.

Azioni correttive per il superamento di tali criticità potranno dunque fondarsi non solo su un utilizzo ciclico degli strumenti, già sviluppati nelle ultime due annualità, 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;
- individuare, di concerto con l'AdG, gli **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;
- **introdurre nei Bandi ancora da emanare delle clausole premiali** ai fini di comprimere quanto più possibile i tempi di esecuzione e conclusione lavori.

Ulteriore supporto a una più agevole e celere implementazione del Programma potrà arrivare da un rafforzamento sia del ruolo del Gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale" quale punto di snodo tra Autorità di Gestione e Autorità Ambientale del PON nell'ottenimento di pareri e autorizzazioni in materia ambientale, sia dello stesso MIT quale soggetto facilitatore dei processi di attuazione con riferimento alle Conferenze di Servizi.

Si segnalano inoltre due ulteriori elementi che – anche in una prospettiva futura – vanno considerati in tempo utile perché concorrono in misura determinante al pieno successo delle iniziative promosse:

- su alcune materie di estrema rilevanza per il PON Reti e Mobilità sussistono, ad oggi, **interpretazioni non univoche**, accompagnate da riflessioni decisamente tardive rispetto allo stadio della programmazione in corso; il riferimento è, nello specifico, alla questione emersa a metà 2011 in merito alla tesi che **la concessione di contributi per la realizzazione di infrastrutture portuali** (ma non sono da escludersi ripercussioni anche su altri settori modali) **si configura come aiuto di Stato**. A metà del ciclo di programmazione, dunque, detti margini non possono che generare forti preoccupazioni e incertezze, mettendo a rischio l'effettiva realizzazione di alcuni importanti interventi del PON;
- i **"grandi" progetti infrastrutturali** sono quelli che in genere coinvolgono un'ampia platea di interessi e soggetti, e dunque più di altri scontano lentezze o intoppi sotto il profilo procedurale: la **necessità di stabilire un confronto "reale" con il partenariato** – sin dalle fasi dell'ideazione e progettazione di una infrastruttura – si ripropone quindi con forza, anche in questo ciclo programmatico, e non è più eludibile.