



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 Finale di Esecuzione

INDICE

1. IDENTIFICAZIONE	6
2. QUADRO D'INSIEME DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO	7
2.1 RISULTATI E ANALISI DEI PROGRESSI	11
2.1.1 <i>Progressi materiali del Programma Operativo</i>	<i>11</i>
2.1.2 <i>Informazioni finanziarie.....</i>	<i>36</i>
2.1.3 <i>Ripartizione dell'uso dei Fondi.....</i>	<i>39</i>
2.1.4 <i>Sostegno ripartito per gruppi destinatari</i>	<i>41</i>
2.1.5 <i>Sostegno restituito o riutilizzato</i>	<i>43</i>
2.1.6 <i>Analisi qualitativa.....</i>	<i>44</i>
2.2 RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO	47
2.2.1 <i>Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di appalti pubblici</i>	<i>47</i>
2.2.2 <i>Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di concorrenza.....</i>	<i>48</i>
2.2.3 <i>Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di ambiente.....</i>	<i>50</i>
2.2.4 <i>Pari opportunità e non discriminazione</i>	<i>50</i>
2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI	52
2.3.1 <i>Processo di revisione delle procedure di gestione e controllo</i>	<i>52</i>
2.3.2 <i>Principali problemi nell'implementazione del Programma Operativo</i>	<i>53</i>
2.3.3 <i>Sintesi dei problemi/criticità individuati nell'ambito dell'ultimo rapporto annuale di controllo.....</i>	<i>56</i>
2.4 MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE	58
2.4.1 <i>L'evoluzione del quadro legislativo e l'“Accelerazione della spesa e investimenti in infrastrutture”</i>	<i>58</i>
2.4.2 <i>L'Organismo Intermedio</i>	<i>62</i>
2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI.....	62
2.6 COMPLEMENTARITÀ CON ALTRI STRUMENTI.....	62
2.7 SORVEGLIANZA E VALUTAZIONE.....	64
2.7.1 <i>Comitato di Sorveglianza del PON.....</i>	<i>64</i>
2.7.2 <i>Attività di Valutazione del PON.....</i>	<i>67</i>
2.7.3 <i>Adeguatezza sistema monitoraggio.....</i>	<i>72</i>
3. ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI	77
3.1 ASSE I - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE NODALI DI TRASPORTO E LOGISTICA	77
3.1.1 <i>Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi</i>	<i>77</i>
3.1.2 <i>Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli</i>	<i>86</i>
3.2 ASSE II - POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA SISTEMI LOCALI E SISTEMA INFRASTRUTTURALE SUPERIORE	89
3.2.1 <i>Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi</i>	<i>89</i>
3.2.2 <i>Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli</i>	<i>96</i>
3.3 ASSE III - ASSISTENZA TECNICA.....	98
3.3.1 <i>Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi</i>	<i>98</i>
3.3.2 <i>Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli</i>	<i>100</i>
4. GRANDI PROGETTI.....	101
5. ASSISTENZA TECNICA	117
6. INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ	121
7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA 2007-2013	128

Elenco degli allegati

ALLEGATO I	Tabella di sintesi dei grandi progetti completati
ALLEGATO II	Strumenti di ingegneria finanziaria
ALLEGATO III	Tabella sintetica dei grandi progetti suddivisi in fasi
ALLEGATO IV	Tabella sintetica dei progetti suddivisi in fasi (progetti diversi dai grandi progetti)
ALLEGATO V	Tabella sintetica dei progetti non funzionanti
ALLEGATO VII	Progetti sospesi
ALLEGATO A	Progetti significativi
ALLEGATO B	Progetti a cavallo con la programmazione 2000-2006 completati al 31.03.2017

Elenco delle tabelle

Tabella 1 Impianto strategico	10
Tabella 2 Elenco progetti finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007 - 2013	11
Tabella 3 Quadro sintetico delle variabili di contesto – Indicatori di contesto /1	20
Tabella 4 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /2.....	22
Tabella 5 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /3.....	23
Tabella 6 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /4.....	23
Tabella 7 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /5.....	24
Tabella 8 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /6.....	24
Tabella 9 Aggiornamento set di indicatori di impatto.....	25
Tabella 10 Indicatori Core CE.....	25
Tabella 11 Indicatori di Programma (indicatori di realizzazione).....	26
Tabella 12 Indicatori di Programma (indicatori di risultato).....	28
Tabella 13 Sintesi delle domande di pagamento inviate alla CE.....	36
Tabella 14 Dati finanziari PO.....	38
Tabella 15 Foglio di classificazione	39
Tabella 16 Risorse allocate dal Programma al 31.03.2017	42
Tabella 17 Classificazione degli interventi per temi prioritari	43
Tabella 18 Salvaguardia pura	60
Tabella 19 Comitato di Sorveglianza	64
Tabella 20 Valutazioni e modalità di recepimento.....	69
Tabella 21 Core Indicators – ASSE I.....	78
Tabella 22 Indicatori di realizzazione – ASSE I	78
Tabella 23 Indicatori di risultato – ASSE I	80
Tabella 24 Importi impegnati ed erogati – ASSE I	84
Tabella 25 Core Indicators – ASSE II.....	89
Tabella 26 Indicatori di realizzazione – ASSE II	90
Tabella 27 Indicatori di risultato– ASSE II	92
Tabella 28 Importi impegnati ed erogati– ASSE II	94
Tabella 29 Indicatori di realizzazione – ASSE III.....	98
Tabella 30 Indicatori di risultato – ASSE III.....	98
Tabella 31 Importi impegnati ed erogati – ASSE III.....	99
Tabella 32 Analisi qualitativa.....	100
Tabella 33 Schede Grandi progetti	115
Tabella 34 Obiettivo specifico Assistenza Tecnica	117
Tabella 35 Asse III - Obiettivi operativi e Linee di Intervento	118

Elenco dei grafici

Figura 1 - Dati finanziari cumulati: risorse programmate, impegni, pagamenti e certificazioni in euro.....	37
Figura 2 - Dotazione finanziaria PON originaria: risorse programmate per regione	41
Figura 3 - Risorse stanziare per regione	42

Elenco degli acronimi

ACC	Apparato centrale computerizzato
ACS	Apparato centrale statico
ADA	Autorità di Audit
ADC	Autorità di Certificazione
ACT	Agenzia per la Coesione Territoriale
ADG	Autorità di Gestione
AGS	Annual Growth Survey
ANAS	Azienda concessionaria della rete stradale e autostradale di interesse nazionale
ANCE	Associazione Nazionale Costruttori Edili
ANSF	Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria
AP	Autorità Portuale
APQ	Accordo di Programma Quadro
ATM	Air Traffic Management
ARO	Air traffic services reporting office
AV/AC	Alta velocità/Alta capacità
AVL	Aiuti visivi luminosi
BT	Blocco tecnico
CDS	Comitato di Sorveglianza
CE	Commissione europea
CG	Contraente Generale
CIA	Comitato di Indirizzo e Attuazione
CIPE	Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica
COCOF	Coordination Committee of the Funds
CONFETRA	Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica
CONV	Convergenza
CTC	Controllo del traffico centralizzato
CRO	Competitività Regionale e Occupazione
DCO	Dirigenza centrale operativa
DDL	Disegno di Legge
DG COMP	Directorate-General Competition (CE)
DG ENV	Directorate-General Environment (CE)
DG 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

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

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

VTS	Vessel traffic service
-----	------------------------

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 1 61 PO 005</i>
	Titolo del Programma:	<i>PON "Reti e Mobilità"</i>
Rapporto Finale di esecuzione	Data di approvazione del Rapporto Finale da parte del Comitato di Sorveglianza:	<i>28/03/2017</i>

Premessa

Il presente Rapporto finale di esecuzione è stato elaborato secondo quanto richiesto all'art. 67 del Reg. (CE) N. 1083/2006 e conformemente all'allegato XVIII del reg. CE 1828/2006¹, nonché alle indicazioni fornite dall'Unità geografica Italia della DG REGIO e dall'Agenzia per la Coesione Territoriale il 21 novembre 2016².

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

Evoluzione del contesto normativo e programmatico di riferimento

Il periodo di attuazione del Programma Operativo (2007 – 2013) è stato caratterizzato da nuovi orientamenti strategici in materia di trasporti, a livello sia europeo che nazionale.

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

In secondo luogo, l'originario Corridoio I Berlino-Palermo ha assunto la nuova denominazione di Corridoio 5 Helsinki-Valetta, con una significativa ridefinizione del tracciato³ che nel suo tratto terminale vede un allargamento alle tratte Napoli-Bari-Taranto e Messina-Catania-Palermo, per quanto attiene al *core network* e, tra l'altro, alla tratta Paola-Sibari-Taranto in termini di *comprehensive network*, direttrici lungo le quali il PON ha previsto di finanziare interventi già in fase di programmazione.

Anche gli interventi legislativi nazionali (tra i quali la legge 30 ottobre 2013, n. 125 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, recante disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni) volti a recuperare una dimensione sistemica della Politica Regionale Unitaria – parzialmente compromessa dalle numerose e successive attività di rimodulazione finanziaria delle risorse FAS⁴ resesi necessarie per

¹ Come modificato dal Reg. CE 846/2009 della Commissione del 1 settembre 2009 – All. VI.

² Nota ARES(2016)6517226 DGA2.G.4/CT/ib/D(2016)7136475.

³ Il Corridoio è così definito: Helsinki-Turku-Stockholm-Malmö-København-Fehmarn-Hamburg-Hannover; Bremen-Hannover-Nürnberg-München-Brenner-Verona-Bologna-Roma-Napoli-Bari; Napoli-Palermo-Valetta.

⁴ In considerazione dell'eccezionale situazione di crisi economica internazionale e della conseguente necessità di riprogrammare l'utilizzo delle risorse disponibili, il Governo italiano ha adottato una serie di iniziative finanziarie che hanno determinato una successione di decrementi della dotazione complessiva FAS inizialmente prevista dal QSN, tra cui:

la delibera CIPE n.166 del 21 dicembre 2007 che ha ripartito il Fondo per il periodo di programmazione 2007-2013 con un importo inferiore di 1,1 miliardi di euro rispetto alla dotazione inizialmente prevista (da 64,4 a 63,3 miliardi per Mezzogiorno e Centro-Nord);

la legge 133/2008 di conversione del d.l. n. 185 del 2008 ha revocato gli stanziamenti FAS 2007-2013 dei programmi nazionali che alla data del 31 maggio 2008 non erano ancora stati approvati al CIPE, tra cui il Programma Nazionale Mezzogiorno "Reti e mobilità" (di titolarità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti), concentrandoli in tre fondi settoriali di cui uno destinato alla realizzazione di infrastrutture (Fondo Infrastrutture); la delibera CIPE del 18 dicembre 2008 che ha aggiornato la dotazione a 54 miliardi di cui 27 assegnati ai programmi regionali e interregionali e oltre 25 a quelli nazionali; il Decreto Legge 78/2010 (convertito in legge 30 luglio

fronteggiare le conseguenze della crisi economica – si inquadrano nel più ampio processo di revisione delle strategie di livello europeo (Europa 2020) e delle corrispondenti azioni intraprese dai singoli Stati membri.

Il contesto nazionale è stato caratterizzato, in particolare, da un processo di radicale riforma degli strumenti di programmazione generale e settoriale in materia di investimenti nelle infrastrutture di trasporto e per la logistica. Anche su impulso della nuova regolazione comunitaria in materia di Fondi Strutturali e di Investimento Europei è stato infatti portato a definitivo compimento il percorso di riflessione sulle attività di programmazione in materia di infrastrutture strategiche e sulla cosiddetta “Legge Obiettivo”.

Anche con il fine di ottemperare alle condizionalità ex ante sull’Obiettivo tematico 7 “Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature delle principali infrastrutture di rete” da alcuni anni era stato intrapreso un percorso di revisione dell’Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) contenente il Programma delle Infrastrutture Strategiche ai sensi della Legge 443/2001 identificato quale “quadro generale per gli investimenti in materia di infrastrutture di trasporto” previsto dalla norma comunitaria. Nell’aprile del 2015 il documento, profondamente rivisto nella sua struttura contenente – oltre a un’analisi di domanda e offerta e dei punti di forza e di debolezza del sistema infrastrutturale – le linee strategiche di indirizzo generale e settoriale, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri e avviato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica la cui definitiva conclusione è avvenuta nel 2016.

Il documento ha inoltre portato a più stretto coordinamento le attività di programmazione settoriale, anch’esse oggetto di specifica revisione. Sia per quanto riguarda il settore ferroviario che quello stradale, infatti, a partire dal 2012 si è attuata una revisione della disciplina dei rapporti tra gli Enti Gestori – RFI e ANAS.

Novità significative hanno riguardato il settore portuale e logistico, laddove ai sensi dell’art. 29, comma 1, del Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133 (convertito in Legge 11 novembre 2014, n. 164) si è provveduto all’elaborazione e successiva approvazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Nel consiglio dei Ministri del 30 settembre 2014, infine, è stato adottato l’Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale.

Il percorso complessivo così sinteticamente delineato ha subito un’ulteriore evoluzione attraverso l’entrata in vigore del nuovo Codice dei contratti pubblici che ha proceduto a *“l’abrogazione della cd “Legge obiettivo” e con essa la disciplina speciale con cui sono state programmate, progettate e realizzate le infrastrutture strategiche dal 2001, riconducendo alla disciplina ordinaria la realizzazione di tutte le opere pubbliche incluse quelle che saranno individuate nella nuova programmazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese”*⁵. Nello stesso tempo il nuovo Codice ha ridisegnato la gerarchia degli strumenti di pianificazione e programmazione prevedendo che:

“Al fine della individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, si utilizzano i seguenti strumenti di pianificazione e programmazione generale:

a) piano generale dei trasporti e della logistica;

2010, n. 122) contenente norme per la stabilizzazione finanziaria e la competitività economica che ha comportato un’ulteriore riduzione di circa 5 miliardi.

⁵ 10° Rapporto per la VIII Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici in collaborazione con l’Autorità nazionale anticorruzione. “Le Infrastrutture Strategiche – dalla “legge obiettivo” alle opere prioritarie. Nota di sintesi, n. 234 Parte prima – maggio 2016”.

b) documenti pluriennali di pianificazione, di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228"⁶.

Tali evoluzioni del contesto economico e normativo nel quale ha operato il PON, così come le difficoltà attuative incontrate da molti interventi (di cui si dà evidenza nel successivo par. 2.4), hanno comportato la necessità di intervenire più volte sul quadro progettuale di riferimento, con la proficua collaborazione dei Beneficiari che hanno messo in atto le misure per il superamento delle difficoltà..

Un primo significativo intervento in tal senso, vi è stato nel 2012 con l'adesione al Piano di Azione Coesione (PAC⁷) con il trasferimento allo stesso di un importo pari a 172.845.525,54 euro, derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale (Fondo di rotazione). Pertanto, la dotazione complessiva del Programma subito subì una prima rimodulazione finanziaria, passando da 2.749.457.782,00 euro a 2.576.612.256,46 euro; tale rimodulazione è stata approvata con Decisione C(2013) 999 del 1 marzo 2013.

In seguito, però, stando a quanto rilevato nel corso delle attività di sorveglianza svolte dall'Autorità di Gestione (par. [2.3.2](#) e [2.4.1](#)) nell'aprile 2013, si è prefigurato un forte rischio di non raggiungere gli obiettivi di spesa per l'annualità 2013, con probabili perdite anche per il 2014.

Per questo sono state condotte una serie di interlocuzioni con la DG Regio e con il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS), arrivando ad una riprogrammazione del PON Reti e Mobilità attraverso una riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale, in cui il budget totale del PON è passato a 1,83 miliardi di euro, di cui 1.374.728.891,00 di risorse FESR (75%) e 458.242.963,67 di risorse nazionali (25%). Si veda in tal senso quanto descritto del successivo paragrafo 2.4. (Decisione C(2013) 6852 del 21 ottobre 2013).

Nel corso dell'anno 2015, con l'approssimarsi della data di chiusura del PON, sono state effettuate ulteriori valutazioni sull'avanzamento finanziario e procedurale di ciascun progetto, procedendo alla pianificazione di un calendario di incontri bilaterali con i beneficiari.

Da tali incontri, cui hanno partecipato tutti i soggetti coinvolti direttamente nell'attuazione dei progetti (Responsabile Unico del Procedimento - RUP, Referenti di Progetto, Direzione Lavori, Ditte appaltatrici ecc.) è emersa una significativa riduzione della capacità di spesa dei cantieri rispetto a quanto dichiarato dai Beneficiari stessi nelle precedenti previsioni di spesa e rendicontazione.

Al fine di evitare la perdita di risorse l'Autorità di Gestione ha effettuato una ricognizione di progetti appartenenti alla Programmazione unitaria da certificare alla Commissione Europea come progetti "retrospettivi" entro i termini di chiusura del PO.

Parallelamente è stato avviato, in collaborazione con i rappresentanti di Jaspers, il processo di "Phasing" dei Grandi Progetti da porre a cavallo con la programmazione 2014-2020. Attraverso una serie di incontri tra i Beneficiari (RFI, Autorità Portuale di Augusta e Autorità Portuale di Salerno), si è proceduto a quantificare l'importo riconducibile su ciascun periodo di Programmazione (2007-13 e 2014-20) e ad individuare due fasi distinte nettamente sia da un punto di vista fisico che finanziario, così come richiesto dagli Orientamenti comunitari per la chiusura del periodo 2007-2013.

⁶ D.lgs 18 aprile 2016, n.50, Art. 201

⁷ Nota AdG prot. n. 10692 del 12/12/2012.

Queste macro attività e i risultati che ne sono conseguiti hanno indotto l'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità ad avviare un ultimo processo di revisione del Programma per tenere conto, delle criticità attuative, e della capacità di spesa del Programma.

L'ultima revisione del PO condotta dall'AdG, non ha introdotto elementi di discontinuità rispetto all'articolazione dell'originario impianto strategico approvato con Decisione C(2007) 6318 del 07 dicembre 2007, che è rimasto essenzialmente immutato.

Nella tabella seguente viene riportato l'impianto strategico del Programma Operativo Nazionale FESR "Reti e Mobilità"⁸ (di seguito PON).

Tabella 1 Impianto strategico

Asse I. Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale			
Obiettivo specifico		Obiettivi operativi	
1.	Contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale	I.1	Promuovere lo sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico con riferimento alle infrastrutture fondamentali di interesse Ue (Corridoi I e 21)
		I.2	Potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell'intermodalità
		I.3	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
		I.4	Sostenere e incentivare la domanda di operatori privati del settore della logistica
ASSE II - Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza			
Obiettivo specifico		Obiettivi operativi	
2.	Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico	II.1	Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali
		II.2	Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica
Asse III. Assistenza tecnica			
Obiettivo specifico		Obiettivi operativi	

⁸ Approvato dalla CE con Decisione C(2007) 6318 del 7 dicembre 2007 e, nella sua versione finale, approvato dalla Decisione C(2016) 6409 del 13 ottobre 2016.

Asse I. Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale			
Obiettivo specifico		Obiettivi operativi	
3.	Accrescere l'efficacia dell'attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari	III.1	Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma
		III.2	Accrescere la conoscenza del PON da parte del pubblico e dei beneficiari

2.1 RISULTATI E ANALISI DEI PROGRESSI

2.1.1 Progressi materiali del Programma Operativo

Le attività sopracitate hanno portato, nel corso dell'intero periodo di programmazione, alla definizione di un parco progetti aggiornato che ha prodotto un ammontare di spesa complessivo pari ad € **1.809.391.298,01**, di cui si fornisce un dettaglio nella tabella seguente.

Tabella 2 Elenco progetti finanziati dal PON Reti e Mobilità 2007 - 2013

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
I.1.1	RFI S.p.a.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologiche)	58.853.552,48
I.1.1	RFI S.p.a.	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	11.386.849,72
I.1.1	RFI S.p.a.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Velocizzazione e miglioramento sagoma per trasporto intermodale, potenziamento e messa a modulo delle stazioni	36.802.408,18
I.1.1	RFI S.p.a.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	17.273.094,78
I.1.1	RFI S.p.a.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: realizzazione a Reggio Calabria del DCO intero compartimento con fabbricato DCO-DOTE	5.611.040,38
I.1.1	RFI S.p.a.	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	14.929.173,62
I.1.1	RFI S.p.a.	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	107.079.791,00
I.1.1	RFI S.p.a.	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	167.188.917,84
I.1.1	RFI S.p.a.	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	34.052.222,16

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
I.1.1	RFI S.p.a.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti	36.220.990,89
I.1.1	RFI S.p.a.	SCC Nodo di Palermo	10.232.319,62
I.1.1	RFI S.p.a.	SCC Fiumetorto - Messina	15.663.719,05
I.1.1	RFI S.p.a.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici sulla linea Battipaglia - Reggio Calabria nella Regione Calabria	34.206.248,59
I.1.1	RFI S.p.a.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici nella Regione Campania sulla linea Roma-Napoli (via Cassino)	24.112.736,87
I.1.1	RFI S.p.a.	Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici nella Regione Campania sulla linea Roma-Napoli (via Formia)	14.797.674,11
I.1.1	RFI S.p.a.	Raddoppio Cannello-Frasso Telesino	8.511.156,83
I.1.1	RFI S.p.a.	Variante Cannello-Napoli	13.684.233,65
I.1.2	RFI S.p.a.	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1^ fase funzionale n.2 lotto: CAGIONI e PIASTRA LOGISTICA TARANTO)	904.476,29
I.1.1	Trenitalia S.p.A.	Upgrading e messa in sicurezza di impianti utili al potenziamento del traffico merci - Regione Calabria	2.419.415,01
I.1.1	Trenitalia S.p.A.	Upgrading e messa in sicurezza di impianti utili al potenziamento del traffico merci - Regione Sicilia	3.015.114,73
I.1.1	Trenitalia S.p.A.	Upgrading e messa in sicurezza di impianti utili al potenziamento del traffico merci - Regione Campania	8.083.218,99
I.1.2	Autorità portuale di Brindisi	Porto di Brindisi - Completamento banchina Costa Morena Est	5.680.046,82
I.1.2	Autorità Portuale di Salerno	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I stralcio II lotto	51.312.827,85
I.1.2	Autorità portuale di Augusta	Porto di Augusta - Potenziamento del porto commerciale di Augusta: Consolidamento banchine	9.549.850,71
I.1.2	Autorità portuale di Messina	Porto di Messina - Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)	6.760.015,90
I.1.2	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	44.100,26
I.1.2	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	1.823.166,52
I.1.2	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro: Lavori di arretramento dello sporgente ovest del canale di accesso con riconfigurazione della struttura a tergo	4.329.703,97
I.1.2	Autorità Portuale di Gioia Tauro	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	18.809.443,31
I.1.2	Autorità Portuale di Gioia Tauro	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	1.471.795,72

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
		fondali	
I.1.2	Autorità Portuale di Brindisi	Porto di Brindisi: Lavori di ampliamento Strada Sisri - II LOTTO	1.013.301,69
I.1.2	Autorità Portuale di Catania	Porto di Catania: Lavori di ristrutturazione, ampliamento e gestione integrata degli impianti idrici, comprendente la distribuzione e la fornitura di acqua in ambito portuale	2.865.923,53
I.1.2	Autorità Portuale di Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro: Lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale portuale	3.680.835,90
I.1.2	Autorità Portuale di Salerno	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I stralcio I lotto	1.718.626,61
I.1.2	Autorità portuale di Augusta	Porto di Augusta: Potenziamento del porto commerciale di Augusta- Realizzazione banchina containers: progetto unificato già 1° e 2° stralcio	1.153.617,17
I.1.2	Autorità Portuale di Brindisi	Porto di Brindisi: Lavori di ampliamento strada SISRI con allacci e/o predisposizioni sottoservizi, bonifica ambientale e smaltimento acque meteoriche - Lotto I	1.577.120,20
I.1.2	Autorità Portuale di Napoli	Porto di Napoli: Consolidamento statico e adeguamento funzionale della banchina di levante del Molo Vittorio Emanuele	9.845.265,93
I.1.2	Autorità Portuale di Messina	Porto di Messina: Lavori di riparazione del tratto terminale del molo di sopraflutto dell'approdo di Tremestieri	1.902.647,85
I.1.2	Autorità Portuale di Palermo e Termini Imerese	Porto di Termini Imerese: Lavori di recinzione dell'area portuale	1.272.663,41
I.1.2	Autorità Portuale di Palermo e Termini Imerese	Porto di Palermo: Realizzazione delle infrastrutture ed impianti necessari all'attuazione del Port Facility Plan del terminal e delle aree di competenza dell'Autorità Portuale	2.039.546,66
I.1.2	Autorità Portuale di Napoli	Porto di Napoli: Lavori di realizzazione del sistema tecnologico e di sicurezza	7.881.329,21
I.1.2	Autorità Portuale di Taranto	Dragaggio e Cassa di colmata	1.944.749,57
I.2.1	GES.A.P. società di gestione dell'aeroporto di Palermo	Adeguamento infrastrutture air side 2° lotto - Ampliamento piazzale sosta aa.mm dell'Aeroporto di Palermo	16.542.094,86
I.2.1	GES.A.P. società di gestione dell'aeroporto di Palermo	Adeguamento Infrastrutturale air side 2° lotto- Ampliamento piazzale sosta aa.mm dell'aeroporto di Palermo - Integrazione area pavimentata lato Palermo	5.480.855,25
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Piattaforma telematica integrata per il controllo e la gestione delle merci pericolose (PICOGE MP)	1.426.805,11
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Piattaforme Regionali per l'intermodalità e la logistica integrata - Modulo IT base	2.875.632,73
I.3.1	REGIONE PUGLIA	Realizzazione di una centrale di controllo regionale della circolazione delle merci pericolose, in grado di tracciare tutte le flotte di trasporto interessate (SITIP II)	2.131.630,33
I.3.1	Comune di Messina	Sistema Integrato per la Distribuzione Urbana delle merci nell'Area Metropolitana di Messina	2.318.026,30

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
I.3.1	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli	Snellimento delle procedure di sbarco e imbarco dei container per incrementare la sicurezza e la rapidità del trasporto delle merci	2.245.553,20
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Integrazione dei sistemi infrastrutturali di security del Porto di Taranto con la piattaforma logistica nazionale e i sistemi di analisi di rischio doganali	2.466.809,03
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Modulo Dg Base per il controllo delle merci pericolose. Reg. Ob.CONV - Sperimentazione Calabria e Sicilia	2.415.070,31
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Gestione remota delle aree di buffering e sosta per i mezzi pesanti con sperimentazione nell'area di Catania Bicocca	2.306.566,01
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Piattaforma Logistica Nazionale – Servizi Core (moduli “Alert” e “Web Services”) per le Regioni Obiettivo Convergenza (Sicilia)	378.624,61
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Piattaforma Logistica Nazionale – Servizi Core (moduli “Alert” e “Web Services”) per le Regioni Obiettivo Convergenza (Calabria)	147.242,91
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Piattaforma Logistica Nazionale – Servizi Core (moduli “Alert” e “Web Services”) per le Regioni Obiettivo Convergenza (Campania)	427.705,58
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Piattaforma Logistica Nazionale – Servizi Core (moduli “Alert” e “Web Services”) per le Regioni Obiettivo Convergenza (Puglia)	315.520,51
I.3.1	UIRNET S.p.a.	Realizzazione di Sistemi di Security presso le Strutture Logistiche Intermodali (Interporti) di primo livello: Marcianise, Nola	2.873.750,00
II.1.1	RFI S.p.a.	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia (progetto di completamento)	35.526.512,54
II.1.1	RFI S.p.a.	Raddoppio Bari-Taranto e CTC intera linea	27.001.029,37
II.1.1	RFI S.p.a.	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	4.494.185,60
II.1.1	RFI S.p.a.	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	45.987.181,85
II.1.1	RFI S.p.a.	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	48.760.830,70
II.1.1	RFI S.p.a.	Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	24.509.342,53
II.1.1	RFI S.p.a.	Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale - Catania Ognina	31.330.765,77
II.1.1	RFI S.p.a.	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	19.374.017,78
II.1.1	RFI S.p.a.	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	47.110.033,21
II.1.1	RFI S.p.a.	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	30.114.042,68
II.1.1	RFI S.p.a.	Miglioramenti infrastrutturali Linea Messina-Catania Bicocca	32.606.549,77

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
II.1.1	RFI S.p.a.	Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nelle Regioni Campania, Sicilia e Puglia	18.031.270,43
II.1.1	RFI S.p.a.	Rinnovamento binario pari e dispari tratta Ortanova – Trinitapoli della Linea Bologna – Lecce	39.665.593,53
II.1.1	RFI S.p.a.	Lavori di rinnovamento binario e risanamento massicciata del binario dispari fra le Stazioni di Barletta-Molfetta della linea Foggia – Bari	19.769.237,65
II.1.1	RFI S.p.a.	Interventi di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria propedeutici alla velocizzazione della linea Adriatica	40.897.707,39
II.1.1	RFI S.p.a.	Ripristino itinerario merci Napoli - Bari (a Foggia)	7.227.558,20
II.1.1	RFI S.p.a.	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Campania	14.044.053,18
II.1.1	RFI S.p.a.	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Puglia	8.807.744,35
II.1.1	RFI S.p.a.	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Sicilia	2.715.546,60
II.1.1	RFI S.p.a.	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Calabria	9.307.457,29
II.1.1	RFI S.p.a.	Incremento della sicurezza e della regolarità dell'esercizio ferroviario. Incremento dei livelli di sicurezza del traffico stradale. Eliminazione dei disagi agli utenti della strada dovuti ai tempi d'attesa in corrispondenza del PL.	24.005.291,12
II.1.1	Trenitalia S.p.A.	Upgrading e messa in sicurezza di impianti utili al potenziamento del traffico merci - Regione Puglia	14.278.693,83
II.1.2	ANAS S.p.a.	S.S.N. 106 Jonica- Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	46.798.311,30
II.1.2	ANAS S.p.a.	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	30.647.649,63
II.1.2	ANAS S.p.a.	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	15.551.492,25
II.1.2	ANAS S.p.a.	S.S. 16 "Adriatica" - tronco: Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie - Lotto II - da Incoronata ad innesto ex S.S. 161 (dal km 690+000 al km 700+000)	28.811.619,83
II.1.2	ANAS S.p.a.	S.S. 16 "Adriatica" - tronco: Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie - Lotto III - da innesto ex S.S. 161 a Cerignola (dal km 700+000 al km 709+200)	23.496.649,35
II.1.2	ANAS S.p.a.	SS 114 Orientale Sicula - Lavori di ricostruzione del Ponte Primosole sul fiume Simeto tra i km. 109+740 e 110+010	15.842.592,26
II.1.2	ANAS S.p.a.	SS 96 Barese - Adeguamento direttrice Bari-Matera: Tronco Altamura - Matera - 2° Lotto. Dall'innesto con la SS 96 (km 81+300 SS 96) al km 10+150	12.746.496,54
II.1.2	ANAS S.p.a.	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.	24.356.663,46
II.2.1	RFI S.p.a.	SCMT Sottosistema Terra Sicilia	46.364.118,30

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
II.2.1	RFI S.p.a.	SCC Bari - Taranto	24.321.016,15
II.2.1	RFI S.p.a.	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	19.941.889,51
II.2.1	RFI S.p.a.	SCC Messina - Siracusa	15.385.728,59
II.2.1	RFI S.p.a.	Sistema Comando Marcia Treno (SCMT) Puglia	8.555.734,69
II.2.1	RFI S.p.a.	SCC Bari-Fasano (fase)	11.133.759,87
II.2.1	RFI S.p.a.	Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza.	3.196.362,82
II.2.1	RFI S.p.a.	Piattaforma di Gestione Operativa del Rischio Ambientale (GORA)	2.287.138,00
II.2.1	RFI S.p.a.	Interventi evolutivi sperimentazione e messa in esercizio del sistema ASTER M3/M40 nelle Regioni Obiettivo Convergenza	2.428.882,77
II.2.1	RFI S.p.a.	Nodo di Bari- Bari Sud - progettazione (Bari Centrale - Bari Torre a Mare) - progettazione	7.939.397,72
II.2.1	RFI S.p.a.	Linea Catania - Palermo: tratta Bicocca -Motta - Catenanuova - progettazione	4.406.989,89
II.2.1	Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.	Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) - FASE II	4.105.561,30
II.2.1	Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.	Piattaforma Integrata della Logistica (PIL) - Regioni Obiettivo Convergenza	3.178.213,01
II.2.1	Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.	Piattaforma Integrata della Logistica-Fase 3 (PIL 3.0)	3.203.142,80
II.2.1	Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.	Piattaforma Transportation Unificata - Regione Campania	237.142,39
II.2.1	Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.	Piattaforma Transportation Unificata - Regione Calabria	67.948,10
II.2.1	Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.	Piattaforma Transportation Unificata - Regione Sicilia	95.962,52
II.2.1	Ferrovie dello Stato Italiane s.p.a.	Piattaforma Transportation Unificata - Regione Puglia	131.796,79
II.2.2	Trenitalia Divisione Cargo	Railway Vehicle Management System	2.980.000,00
II.2.2	ANAS S.p.a.	Progetto ITS relativo alla rete stradale localizzata nelle regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia	3.614.724,81
II.2.2	ANAS S.p.a.	Monitoraggio area metropolitana TA-BR	3.785.614,00
II.2.2	ANAS S.p.a.	Monitoraggio automatico area metropolitana di Lecce e territorio provinciale	2.411.122,00

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
II.2.4	ENAV S.p.a.	Aeroporto Napoli Capodichino - Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento	10.702.213,15
II.2.4	ENAV S.p.a.	Centro di controllo d'area di Brindisi - Programma di potenziamento TBT VFR	1.636.319,00
II.2.4	ENAV S.p.a.	Aeroporto di Palermo WIND SHEAR (progetto di completamento)	450.476,45
II.2.4	ENAV S.p.a.	Centro di Controllo d'Area di Brindisi - MODO S	1.759.380,94
II.2.4	ENAV S.p.a.	Centro di controllo d'area di Brindisi - Adeguamento infrastrutture e realizzazione cabina elettrica	1.739.360,39
II.2.4	ENAV S.p.a.	ACC Brindisi - Implementazione Data LINK VDL 2	4.920.358,15
II.2.4	ENAV S.p.a.	Sito Masseria Orimi - Innovazione Tecnologica Sistemi di Sorveglianza	9.417.355,61
II.2.4	ENAV S.p.a.	Innovazione Tecnologica Sistemi Di Sorveglianza - Ustica	5.449.302,00
II.2.4	ENAV S.p.a.	Aeroporto di Catania - Costruzione Nuovo Aro-Met. Ristrutturazione Blocco Tecnico e Cabina elettrica	5.406.653,82
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Assistenza tecnica per la programmazione, attuazione e sorveglianza del PON REM	14.525.411,97
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Prosecuzione Servizio di Assistenza tecnica e collaborazioni individuali per la chiusura del PON TRASPORTI 2000-2006	592.625,54
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Collaborazioni di supporto alle attività di gestione, selezione e verifica degli interventi nell'ambito del PON RETI E MOBILITA' 2007-2013	1.297.789,42
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Missioni personale interno: controlli in loco e incontri istituzionali	166.849,53
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Spese generali CdS ed altri incontri istituzionali	41.623,34
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Dotazioni materiali e attrezzature d'ufficio	531.139,68
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Attività propedeutiche all'avvio del Programma Infrastrutture e Reti 2014-2020	85.134,80
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Supporto specialistico all'AdC per le attività connesse alla chiusura del PON REM 2007-2013	601.752,80
III.1.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Supporto specialistico all'AdG per le attività connesse alla chiusura del PON REM 2007-2013	2.317.841,40
III.1.2	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Monitoraggio del PON reti e Mobilità 2007-2013	9.091.634,88

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

L.d.l.	Beneficiario	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013 (€)
III.1.2	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Prosecuzione Servizio di MONITORAGGIO per la chiusura del PON TRASPORTI 2000-2006	63.748,80
III.1.3	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Studi e ricerche inerenti il PON "Reti e Mobilità" 2007-2013	5.644,51
III.1.3	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Valutazione Intermedia del PON Reti e Mobilità' 2007-2013	4.594.059,04
III.1.4	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Supporto all'Autorità di Audit PON Reti e Mobilità 2007-2013	3.063.599,99
III.1.4	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Prosecuzione Servizio di supporto all'attività di AUDIT del PON TRASPORTI 2000-2006	87.557,64
III.1.4	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Supporto specialistico all'AdA per le attività connesse alla chiusura del PON REM 2007-2013	1.830.000,00
III.2.1	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007/2013	9.368.278,82
TOTALE PON RETI E MOBILITA' 2007-2013			1.809.391.298,01

La ripartizione tra interventi PON Reti e Mobilità 2007-2013 a valere sugli Assi I e II e interventi a valere sull'Asse III è la seguente:

- Assi I e II: 118 interventi, per un ammontare di risorse finanziarie pari a € **1.761.126.605,85** ;
- Asse III: 17 interventi, per un ammontare di risorse finanziarie pari a € 48.264.692,16;

Di seguito si riportano le tabelle degli indicatori di contesto, statistici, core indicators e di Programma. Per questi ultimi nelle tabelle successive viene riportato il set di indicatori di Programma con i relativi valori di baseline (2007) e target (al 2015) così come è rappresentato nella versione del PO di novembre 2015 approvato con Decisione C(2016) 6409 del 13/10/2016.

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

Tabella 3 Quadro sintetico delle variabili di contesto – Indicatori di contesto /1

Indicatore	Aggregato territoriale											Variazione	Distanza.	
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2014(**)-2007	2007	2014(**)
Capacità di esportare: Valore delle esportazioni di merci in % del PIL	Ob. CONV (esclusa Basilicata)	8,95	9,09	6,91	8,72	9,79	10,87	10,1	9,63	n.d.	n.d.	0,68	-16,39	-18,14
	Ob. CRO	25,34	25,22	20,83	23,55	25,62	26,92	27,19	27,78	n.d.	n.d.	2,43		
	Italia	22,65	22,6	18,54	21,01	22,94	24,16	24,28	24,72	n.d.	n.d.	2,06		
Grado di apertura dei mercati: importazioni	Ob. CONV (esclusa Basilicata)	12,16	12,83	9,39	13,26	14,96	14,44	13,66	13,2	n.d.	n.d.	1,04	-12,11	-9,45
	Ob. CRO	24,27	23,65	19,56	23,32	24,82	23,61	22,68	22,65	n.d.	n.d.	-1,62		
	Italia	23,18	23,4	18,91	22,88	24,49	23,55	22,47	22,12	n.d.	n.d.	-1,07		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (*)	Ob. CONV (esclusa Basilicata)	1,99	n.d.	n.d.	0,86	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-1,13	0,15	-0,21
	Ob. CRO	1,84	n.d.	n.d.	1,08	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-0,76		
	Italia	1,85	n.d.	n.d.	1,04	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-0,81		
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita su strada sul totale delle modalità (*)	Ob. CONV (esclusa Basilicata)	77,85	n.d.	n.d.	80	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	2,14	-16,79	-15,83
	Ob. CRO	94,65	n.d.	n.d.	95,83	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1,18		
	Italia	92,51	n.d.	n.d.	93,52	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1,01		

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

Indicatore	Aggregato territoriale											Variazione	Distanza.	
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2014(**)-2007	2007	2014(**)
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (*)	Ob. CONV (esclusa Basilicata)	20,15	n.d.	n.d.	19,14	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-1,01		
	Ob. CRO	3,51	n.d.	n.d.	3,1	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-0,42	16,64	16,04
	Italia	5,64	n.d.	n.d.	5,44	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-0,2		
Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario	Ob. CONV (esclusa Basilicata)	43,31	40,08	43,98	45,9	45,35	43,66	43,03	47,61	n.d.	n.d.	4,3		
	Ob. CRO	44,69	46,03	48,17	47,97	50,93	50,19	52,03	51,36	n.d.	n.d.	6,66	-1,38	-3,75
	Italia	44,32	44,69	47,23	47,47	49,75	48,9	50,27	50,57	n.d.	n.d.	6,25		
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario	Ob. CONV (esclusa Basilicata)	23,87	23,05	23,85	22,61	22,29	19,7	19,47	20,4	n.d.	n.d.	-3,47		
	Ob. CRO	32,35	32,07	33,46	32,84	32,98	32,07	32,14	32,3	n.d.	n.d.	-0,05	-8,47	-11,9
	Italia	29,87	29,44	30,65	29,87	29,85	28,46	28,5	28,88	n.d.	n.d.	-0,99		

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

(*) La distanza CONV-CRO è calcolata come differenza tra il dato delle Regioni CONV e CRO relativo all'anno di riferimento.

(**) Ultima annualità disponibile

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

Tabella 4 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /2

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni								Variazione 2010-2015	Distanza CONV-CRO	
		2007	2008	2010	2011	2012	2013	2014	2015		2010	2015
Tasso di sviluppo imprese settore Costruzioni (*)	<i>Ob. CONV</i>			-2,23%	-2,56%	-2,43%	-3,88%	-3,26%	-1,77%	0,46%		
	Ob. CRO			-0,95%	-1,32%	-2,72%	-3,09%	-2,56%	-2,17%	-1,22%	-1,27%	0,40%
	Italia			-1,23%	-1,59%	-2,67%	-3,26%	-2,71%	-2,09%	-0,86%		
Tasso di sviluppo imprese settore Trasporto e magazzinaggio (*)	<i>Ob. CONV</i>			-3,75%	-5,22%	-3,94%	-5,10%	-4,49%	-3,00%	0,75%		
	Ob. CRO			-3,54%	-3,97%	-3,57%	-4,11%	-4,48%	-3,61%	-0,07%	-0,21%	0,61%
	Italia			-3,58%	-4,25%	-3,67%	-4,33%	-4,48%	-3,47%	0,11%		
Tasso di sviluppo imprese settore Trasporto e magazzinaggio (Società di Capitali) (*)	<i>Ob. CONV</i>			-2,86%	-2,13%	-2,56%	-2,55%	-2,09	-1,58%	1,28%		
	Ob. CRO			-2,47%	-2,82%	-3,21%	-2,90%	-2,8	-2,40%	0,07%	-0,39%	0,82%
	Italia			-2,56%	-2,64%	-3,04%	-2,81%	-2,61	-2,19%	0,37%		
Tasso di sviluppo imprese settore Trasporto e magazzinaggio (Ditte Individuali) (*)	<i>Ob. CONV</i>			-4,04%	-6,21%	-3,72%	-4,91%	-5,15	-4,10%	-0,06%		
	Ob. CRO			-3,53%	-3,65%	-3,35%	-4,24%	-3,81	-4,39%	-0,86%	-0,51%	0,29%
	Italia			-3,63%	-4,18%	-3,43%	-4,38%	-4,09	-4,33%	-0,70%		

Fonte: Elaborazione su dati Movimprese

Note (*) La distanza CONV-CRO è calcolata come differenza tra il dato delle Regioni CONV e CRO relativo all'anno di riferimento.

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

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

Tabella 5 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /3

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni									Variazione	Diff.	
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015-2007	2007	2015
Riduzione dell'incidentalità stradale	Ob. CONV	0,70%	1,23%	1,95%	-1,94%	-6,41%	-10,50%	-1,87%	-3,52%	-1,45%	-20,91%	4,50%	-0,04%
	Ob. CRO	-3,82%	-6,59%	-2,46%	-1,04%	-2,71%	-7,99%	-3,84%	-2,37%	-1,41%	-25,29%		
	Italia	-3,05%	-5,16%	-1,62%	-1,12%	-3,45%	-8,47%	-3,49%	-2,55%	-1,41%	-24,40%		
Tasso di mortalità stradale per 1000 incidenti	Ob. CONV	28,7	28,3	24,9	23,4	23	24,9	25,1	23,7	24,4	-4,31	7,9	6
	Ob. CRO	20,8	20	18,4	18,4	17,8	18,8	17,2	17,9	18,4	-2,42		
	Italia	22,2	21,6	19,7	19,3	18,8	19,9	18,7	19,1	19,6	-2,56		

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

Note (*) La distanza CONV-CRO è calcolata come differenza tra il dato delle Regioni CONV e CRO relativo all'anno di riferimento.

Tabella 6 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /4

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni									Variazione	Distanza	
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2007-2015	2007	2015
Totale traffico aeroportuale (variazione passeggeri/anno)	Ob. CONV	10,40%	0,90%	3,20%	9,90%	8,90%	-2,90%	-2,30%	6,7%	3,5%	30,8%	0,4	-1,1%
	Ob. CRO	10,00%	-2,40%	-3,70%	6,20%	5,70%	-0,90%	-1,80%	3,9%	4,7%	12,4%		
	Italia	10,10%	-1,80%	-2,30%	7,00%	6,40%	-1,28%	-1,88%	4,43%	4,45%	15,4%		
Totale traffico aeroportuale (variazione passeggeri/anno) negli aeroporti oggetto di intervento	Ob. CONV	9,60%	9,60%	1,30%	4,80%	9,40%	-3,80%	-5,62%	5,06%	7,47%	18,1%	-	-

Fonte: Elaborazioni su dati Assaeroporti

Note (*) La distanza CONV-CRO è calcolata come differenza tra il dato delle Regioni CONV e CRO relativo all'anno di riferimento.

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

Tabella 7 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /5

Indicatore	Aggregato territoriale	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Estensione rete ferroviaria attrezzata con tecnologia ERTMS (km)	Ob. CONV	85	85	85	85	85	85	85	85	85	85
	Ob. CRO	281	491	573	592	592	592	592	592	592	621
	Italia	366	576	659	677	677	677	677	677	677	706

Fonte: Rete Ferroviaria Italia

Tabella 8 Quadro sintetico delle variabili di contesto - Indicatori di contesto /6

Indicatore	Aggregato territoriale	Anni									Variazione 2007-2015 (*)
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Variazione dell'incidentalità marittima	Italia	-	-7,74%	20,50%	-6,96%	-6,65%	-8,90%	-2,93%	4,70%	-25,64%	-33,52%

Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e Trasporti 2014-2015 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Note: (*) La variazione dell'incidentalità marittima dal 2007 al 2015, pari ad una riduzione del 33,52%, è stata calcolata sulla base dei valori assoluti relativi agli anni di riferimento.

Tabella 9 Aggiornamento set di indicatori di impatto

Indicatore	Valore iniziale	Valore target al 2015	Valore concluso al 31.03.2017
Numero di posti di lavoro creati (core 1)	0	1.875	1.840
Numero di posti di lavoro creati per uomini (core 2)	0	1.627	1.597
Numero di posti di lavoro creati per donne (core 3)	0	248	243
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (%)	2007 Regioni Convergenza: 2,0	2,0 (*)	0,86 (2010)
Tonnellate di merci in ingresso ed in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (%)	2007 Regioni Convergenza: 20,2	20,2 (*)	19,14 (2010)
Variazione fatturato Imprese Trasporti e magazzinaggio (**)	Base 2007=100	+ 10-15 punti (**)	+ 7,6 (2015)
Riduzione emissioni di gas serra (CO ₂ equivalente, kt) (core 30)	0	331	n.q.

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

(**) Il valore concluso è calcolato a partire dalla rilevazione ISTAT sul fatturato trimestrale dei servizi dell'annualità 2010 non essendo confrontabile il dato attuale con la rilevazione del 2007. La rilevazione interessa le attività classificate con codice ATECO H 49, H50, H51, H52 e H53.

Tabella 10 Indicatori Core CE

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento										
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	31 marzo 2017	
(1) Numero di posti di lavoro creati	0	1875											1.840
(2) Numero di posti di lavoro creati – Uomini	0	1627											1.597
(3) Numero di posti di lavoro creati – Donne	0	248											243
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	118				2	8	9	11	14	67	92	
(14) km di nuove strade	0	0											
(15) km di nuove strade TEN	0	0											
(16) km di strade ristrutturate	0	45									29,47	37,2	
(17) km di nuove ferrovie	0	25					6	6	6	6	6	19,7	

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	31 marzo 2017
(18) km di ferrovie TEN	0	847					728,19	728,19	728,19	733,19	1363	1.509
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	1227					733,19	733,19	776,46	776,46	1416	1.547
(30) Riduzione delle emissioni di gas serra (CO2-KT)	0	331										n.q.

* Si precisa che il target è stato adeguato al corrispondente indicatore di Programma modificato a seguito del processo di riprogrammazione approvato con Decisione C(2016) 6409 del 13/10/2016.

Tabella 11 Indicatori di Programma (indicatori di realizzazione)

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017
Km di nuove ferrovie (core 17) (km)	0	25					6	6	6	6	6	19,7
Km di ferrovie TEN (core 18) (km)	0	847					728,19	728,19	728,2	733,19	1363	1.509
Km di ferrovie ristrutturate (core 19) (km)	0	1.227					733,19	733,19	776,5	776,46	1416	1.547
Km di nuove strade (core 14) (km)	0	0										0
Km di strade ristrutturate (core 16) (km)	0	45									29,47	37,2
Porti - Lunghezza accosti (ml)	400	2.022				455	455	800	800	800	800	1.916
Porti - superficie delle banchine (mq)	3.500	90.444				16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	36.225	103.785
Porti - superficie dei piazzali (mq)	0	1.260.350									1.094.130	1.302.130
Porti - Materiale rimosso Dragaggi (mc)	0	566.024									566.024	656.024
Porti/interporti: lunghezza raccordi ferroviari/binari (ml)	0	0										0
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi ferroviari (mq)	0	0										0
Porti/interporti: lunghezza raccordi stradali (ml)	0	4.446									1.100	1.953
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi stradali (mq)	0	0										0

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento										
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017	
Progetti ITS (Ferrovia) (numero)	0	16								1	1	33	33
Progetti ITS (Monitoraggio merci)(numero)	0	13										11	13
Progetti ITS (Aeroporti)(numero)	0	2									1	1	2
Progetti ITS (Porti)(numero)	0	0											0
Aeroporti - Superficie infrastrutturata (Air side e land side) (mq)	0	244.581									208.000	208.000	262.285
Impianti e sistemi tecnologici(numero)	0	184					132	132	132	132		173	203
Imprese beneficiarie (numero)	0	4											0
Contratti (numero)	0	40	0	2	9	9	10	39	44	44	44	48	51
Eventi(numero)	0	25	0	0	0	5	11	19	25	32	32	35	35
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	0	0	1	11	16	26	35	40	40	43	43

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

Tabella 12 Indicatori di Programma (indicatori di risultato)

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017
Variazione velocità massima di tracciato (km/h) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	105 km/h	+ 50 km/h					0	0	0	0	0	+53 km/h
Variazione capacità potenziale (treni/gg) nella rete ferroviaria oggetto di intervento (*)	163 treni/gg	+ 192 treni/gg					0	0	0	0	0	+60 treni/gg
Variazione estensione sistemi SCMT,SCC...(km di linea) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	34 km	888 km									506 km	953 km
Variazione della capacità potenziale di movimentazione delle merci (TEUS/anno) nei porti oggetto di intervento (%)	3.091.000 TEUs	39%										124%
Variazione della capacità (treni/gg) nei porti oggetto di intervento	8 treni/gg	70 treni/gg										0

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017
Variazione del traffico (treni/gg) di accesso alle infrastrutture portuali ed interportuali oggetto di intervento	9 treni/gg	26 treni/gg.	9	15	11	11	11	10	13			0
Variazione della capacità potenziale di movimentazione degli aeromobili sui piazzali (%)	49.000 (movimenti/anno)	+0-3%	49.106	47.120	49.389	46.569	48.122	42.925	40.244	41.321	42.407	44.122
Variazione della capacità potenziale (treni/gg) negli interporti oggetto di intervento	1 treno/gg	16 treni/gg										0
Indice di efficacia tecnologica/organizzativa dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%									71,75%	71,75%
Indice di interazione telematica dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%									67,25%	67,25%

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017
Numero di TEUs/anno movimentati nei porti oggetto di intervento	4.591.936	4.600.000	4.591.936	4.585.525	3.868.890	3.670.116	3.145.085	3.192.052	3.555.745	3.917.960	3.407.233	3.407.233 (2015)
Merce movimentata (1000xtonn/ anno) nei porti oggetto di intervento	154.889	180.000	154.889	153.225	124.797	137.524	138.789	131.755	139.432	163.921	132.539	132.539 (2015)
Tonnellate cargo movimentate negli aeroporti oggetto di intervento	4.300	+0-3%	4.384	4.320	3.308	2.852	1.977	2.367	1.533	1.507	1.186	1.186 (2015)
Variazione del tratto di costa controllata (variazione tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)	n.d.	100%										0
Variazione % incidentalità marittima	n.d.	-30%										0
Capacità di movimentazione del capitale privato (Regimi di aiuto)	0	65%										0
Indice di efficacia di rilevazione	93,4	≥94%									97%	97%

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Indicatori di risultato di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento										
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017	
Percentuale di adeguamento a livello di servizio superiore nelle strade oggetto di intervento	0	100%										43%	57%
Variazione dell'incidentalità sulle strade oggetto di intervento	-3,9%	n.d.	-3,9%	31%	-43%	-17%	40%	-43%	25%	20%	-50%	-50%	(2015)
Indice di capacità attuativa	28%	70%				2,80%	11,40%	12,50%	12,60%	12,60%	57%	78%	
Percentuale di interventi soggetti al monitoraggio ambientale	0	100%							28,90%	34,88	40,67	41,81	
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza	0	TV: 75% Radio: 15% Esterna: 60% Internet: 35%				TV: 75,30 Radio: 15% Esterna: 68% Internet: 37%	TV: 76,50 Radio: 17% Esterna: 72% Internet: 39%	TV: 79,30% Radio: 19% Esterna: 79% Internet: 41%	TV: 80,20% Radio: 21% Esterna: 82% Internet: 43%	Internet: 46%	Stampa: 60,41% Internet: 42%	Stampa: 60,41% Internet: 42% (2015)	

(*) Si precisa che i dati di baseline, obiettivo e valore concluso relativi all'Indicatore di Variazione capacità potenziale (treni/gg) nella rete ferroviaria oggetto di intervento sono composti dalla somma dei valori relativi agli assi I e II.

Nella **tabella 10** che riporta il set di Indicatori Core CE rilevanti per il Programma l'indicatore "Numero progetti (Trasporti)" conteggia il totale dei progetti ammessi a finanziamento, come da ultima lista interventi.

Si segnala che per verificare la conclusione e funzionalità degli interventi si è fatto riferimento per le opere pubbliche, alle date effettive di "chiusura dei lavori" e di "funzionalità", e per le acquisizioni di beni e servizi alle date effettive di "esecuzione della fornitura" e di "verifiche e controlli" riportate dai beneficiari e validate sul sistema informativo SIPONREM. Inoltre per quegli interventi la cui data di conclusione e/o funzionalità risultava prossima alla data di chiusura del PO, l'AdG ha richiesto ai beneficiari finali una relazione comprovante l'effettiva chiusura e funzionalità degli interventi nei tempi previsti dalla CE.

Secondo questa ricognizione al 31.12.2015 risultano conclusi 67 interventi di cui:

- 35 interventi ferroviari delle linee di intervento I.1.1, II.1.1, II.2.1
- 9 interventi portuali della linea I.1.2
- 5 intervento aeroportuale delle linee I.2.1 e II.2.4
- 11 interventi ITS della linea I.3.1
- 4 interventi stradali della linea II.1.2
- 3 interventi ITS stradali della linea II.2.2.

Nel periodo compreso tra il 31.12.2015 e il 31 marzo 2017 sono stati dichiarati terminati altri 25 progetti, portando a 92 il numero di interventi conclusi.

Dal punto di vista delle **realizzazioni fisiche** il Programma ha registrato significativi scostamenti rispetto all'anno 2014, con un bilancio che può ritenersi più che soddisfacente. In particolare, si registra un incremento dei valori relativi agli **interventi sulle reti TEN** passati da 733 km a 1500 km circa e per l'indicatore **Km di ferrovie ristrutturate (core 19)** con 1.547 km di ferrovie ristrutturate rispetto ai 1.227,00 km prefissati. Tale incremento è dovuto alla conclusione di interventi relativi a ammodernamenti, raddoppi e manutenzione straordinaria delle linee ferroviarie.

In particolare, concorrono in maniera più significativa al raggiungimento degli obiettivi per entrambi gli indicatori i seguenti interventi:

- 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 115,7**;
- 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 116,79**;
- Miglioramenti infrastrutturali e tecnologici su rete TEN in Campania: nodi di Napoli, Caserta e Salerno e tratte afferenti: **KM 109,10**;
- 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 342,6**;
- Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria **KM 69,7**;
- Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Campania **KM 289,80**.

Per quanto riguarda l'indicatore **Km di nuove ferrovie (core 17)**, nonostante un significativo incremento dei valori, passati dai 6 km di nuove ferrovie realizzate nel 2014 ai 19,7 km del 2016, si riscontrano risultati leggermente inferiori alle attese (25 km); ciò è dovuto in particolare ad alcuni ritardi maturati nell'ambito degli interventi fasizzati tra i due periodi di Programmazione.

Per quanto riguarda l'indicatore **numero degli impianti e sistemi tecnologici**, si evidenzia che il valore realizzato, è stato interessato da un aumento nell'anno 2015, a seguito del completamento di numerosi interventi relativi al settore stradale, aeroportuale e ferroviario. Inoltre, il numero degli impianti realizzati a marzo 2017, pari a 203, potrà subire un ulteriore incremento con l'ultimazione del Grande Progetto fasizzato *Potenziamento tecnologico nodo di Napoli*, nell'ambito del quale è prevista la realizzazione di 17 ulteriori impianti programmati rispetto ai 17 già realizzati.

Nel **settore stradale**, con riferimento all'indicatore *Km di strade ristrutturate (core 16)*, i dati presenti in tabella (Km 37,20 ristrutturati) restituiscono le realizzazioni avvenute nell'ambito dei seguenti progetti:

- S.S. 16 "Adriatica" - tronco: Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie - Lotto III - da innesto ex S.S. 161 a Cerignola (dal km 700+000 al km 709+200) – 9,20 km;
- S.S. 16 "Adriatica" - tronco: Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie - Lotto II - da Incoronata ad innesto ex S.S. 161 (dal km 690+000 al km 700+000) – 10 km;
- SS 96 Barese - Adeguamento direttrice Bari-Matera: Tronco Altamura - Matera - 2° Lotto. Dall'innesto con la SS 96 (km 81+300 SS 96) al km 10+150 - 10 km;
- SS 100 Gioia del Colle Tronco: Bari-Taranto - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500 - 7,73 km;
- S.S. 114 Orientale Sicula – Lavori di ricostruzione del Ponte Primosole sul fiume Simeto tra i Km 109+740 e 110+010 – 0,27 Km.

Per tale indicatore i risultati conseguiti risultano leggermente al di sotto delle attese, 37,2 km realizzati a fronte di 45 km, in quanto la tabella non contempla i risultati che saranno raggiunti all'ultimazione dei seguenti interventi:

- 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 - 10,73 km;
- 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 - 14,10 km;
- 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 - - 8,74 km.

Per quanto concerne il **settore ITS**, la tabella mostra un'accelerazione particolarmente significativa negli ultimi due anni per tutti e tre gli indicatori, con valori che risultano più che raddoppiati rispetto agli obiettivi prefissati per i progetti ITS in ambito ferroviario.

Relativamente al **settore portuale** si registra un incremento significativo dei valori relativi alla realizzazione delle banchine che passano da 16.000 mq a circa 103.000 mq, dovuto soprattutto alla conclusione dell'intervento *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*.

In tale ambito, gli indicatori *Materiale rimosso Dragaggi (mc)* e *superficie dei piazzali (mq)* presentano valori superiori agli obiettivi previsti, mentre, per gli altri indicatori *Lunghezza accosti (ml)* e *lunghezza raccordi stradali (ml)* i risultati conseguiti sono leggermente inferiori alle attese; in questo caso la giustificazione risiede nell'assenza dei valori ascrivibili ai Grandi Progetti *Porto di Augusta e Salerno Porta Ovest* i cui risultati saranno quantificabili nel prossimo ciclo di Programmazione.

In **ambito aeroportuale** è possibile apprezzare un importante risultato in termini di *Superficie infrastrutturata (Air side e land side)*, pari a 262.285,00, valore superiore a quello prefissato

(244.581,00 mq). Tale risultato è stato raggiunto con la conclusione di entrambi i lotti del progetto *Adeguamento Infrastrutturale air side - Ampliamento piazzale sosta aa.mm.*

Nessuna variazione significativa si registra nell'ambito **dell'asse III**, per il 2015 restano confermate le rilevazioni relative agli *eventi realizzati* e ai *prodotti informativi e pubblicitari*, mentre, il numero dei *contratti* conclusi passa da 48 a 51, con l'ultimazione degli incarichi di assistenza tecnica alle tre Autorità del Programma.

Per quanto riguarda i risultati ottenuti dal Programma (cfr. tabella 12) la situazione è piuttosto varia in quanto, se da una parte, si rilevano risultati in linea con le attese, dall'altra, in corrispondenza di determinate tipologie progettuali, si registrano valori finali pari a zero.

Per i progetti ferroviari si registra il raggiungimento del target atteso dell'indicatore riguardante l'aumento della velocità massima di tracciato mentre l'indicatore di variazione della capacità potenziale espresso in termini di numero di treni al giorno risulta inferiore rispetto al relativo target. In merito a quest'ultimo indicatore la differenza che si rileva tra valore atteso e valore concluso è da riferirsi in parte a un mero errore materiale nel calcolo del valore target per il quale è stato considerato, relativamente a un progetto, il valore di capacità potenziale complessiva (comprensiva della baseline) e non solo l'aumento ottenuto tramite la realizzazione dell'intervento. Considerando il valore corretto di aumento della capacità potenziale di tale progetto il target risulta pari a 134 treni/gg. Di conseguenza il valore concluso pari a 60 treni/gg andrebbe correttamente confrontato con il valore atteso di 134 treni /gg.

Il mancato conseguimento del target è da attribuirsi principalmente ad alcuni Grandi Progetti che non hanno conseguito l'aumento di capacità attesa in quanto ancora in corso di attuazione e che, per tale motivo sono stati suddivisi in fasi tra le due programmazioni (Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa –EMS Carini, Velocizzazione Catania Siracusa, tratta Bicocca-Targia, Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria, Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto).

Riguardo all'indicatore di risultato relativo ai progetti portuali, "Variazione della capacità potenziale di movimentazione delle merci (TEUS/anno) nei porti oggetto di intervento (%)" occorre considerare che il parco progettuale nel corso degli anni è stato oggetto di modifiche. I grandi progetti "Potenziamento del porto commerciale di Augusta" e "Salerno Porta Ovest" che concorrevano alla valorizzazione di baseline e target, a seguito di difficoltà attuative, sono stati divisi in fasi e saranno completati con la programmazione 2014-2020. Come conseguenza la baseline si è ridotta a circa 154.000 TEUS e il risultato è pari a 345.500 TEUS (124% del valore iniziale). Gli interventi che concorrono al raggiungimento di tale risultato sono il progetto dell'A.P. di Brindisi relativo al completamento della banchina di Costa Morena Est e il progetto dell'A.P. di Messina "Lavori di riparazione del tratto terminale del molo di sopraflutto dell'approdo di Tremestieri".

Nella tabella, inoltre, sono presenti alcuni indicatori per i quali pesano, in termini di mancato raggiungimento del target, le modifiche intervenute nel corso degli anni nel parco progettuale e i ritardi attuativi che hanno interessato alcune tipologie di interventi (collegamenti ferroviari con le infrastrutture portuali e interportuali, interporti, regimi di aiuto). Tali indicatori sono:

- Variazione della capacità (treni/gg) nei porti oggetto di intervento;
- Variazione del traffico (treni/gg) di accesso alle infrastrutture portuali ed interportuali oggetto di intervento;
- Variazione della capacità potenziale (treni/gg) negli interporti oggetto di intervento
- Capacità di movimentazione del capitale privato (Regimi di aiuto)

Gli indicatori "Variazione della capacità nei porti oggetto di intervento" e "Variazione del traffico (treni/gg) di accesso alle infrastrutture portuali ed interportuali oggetto di intervento" presentano valori di risultato nulli in quanto i progetti che contribuivano al raggiungimento del target atteso, Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale e Gateway ferroviario dell'A.P. di Gioia Tauro, a seguito di difficoltà attuative saranno completati con la programmazione 2014-2020.

Anche per l'indicatore "Variazione della capacità potenziale negli interporti oggetto di intervento" e "Capacità di movimentazione del capitale privato" si sono riscontrate problematiche della stessa natura. Infatti sia gli interventi interportuali che i progetti della Linea di Intervento I.4.1. "Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche", in considerazione di criticità sul rispetto delle tempistiche di ammissibilità della spesa nell'ambito dell'attuale periodo di programmazione sono transitati sul PAC.

Riguardo agli indicatori "Variazione del tratto di costa controllata" e "Variazione dell'incidentalità marittima" si osserva che l'assenza della valorizzazione del loro avanzamento e della quantificazione del valore concluso deriva dal fatto che all'interno del Programma non vi sono progettualità riguardanti il tema di riferimento in quanto il solo progetto candidato non presentava tempistiche compatibili con le esigenze del PON.

Con riferimento agli indicatori relativi agli interventi ITS sono stati raggiunti pienamente i risultati previsti per l'Indice di efficacia tecnologica e organizzativa dei sistemi ITS oggetto di intervento, mentre è leggermente inferiore al target il valore concluso dell'Indice di interazione telematica dei sistemi ITS oggetto di intervento, in quanto per alcuni interventi la somma dei pesi attribuiti agli elementi minimi di cui deve essere dotato un sistema tecnologico per essere considerato integrato non ha raggiunto il punteggio massimo.

In merito agli indicatori dell'asse III si segnala che al termine del 2015 l'Indice di capacità attuativa che rappresenta, per gli assi I e II, la percentuale degli interventi conclusi sul totale degli interventi ammessi a finanziamento si attestava al 57%. Al 31.03.2017 il target dell'indicatore pari al 70% è stato raggiunto. Per una disamina più approfondita si rimanda al Capitolo relativo all'attuazione degli assi prioritari.

2.1.2 Informazioni finanziarie

Gli interventi finanziati dal PON Reti e Mobilità (135) possiedono una dotazione finanziaria per un valore complessivo di Euro 1.832.971.855,00;

Lo stato di attuazione del Programma evidenzia un valore di **impegni** assunti dai beneficiari al 31.03.2017 pari ad Euro 2.360.140.104,06.

L'Autorità di Certificazione (AdC) del Programma ha provveduto a **certificare spese** per un ammontare complessivo di € **1.809.391.298,01** , pari al 98,71 % dell'importo programmato, presentando alla CE le seguenti **domande di pagamento**:

Tabella 13 Sintesi delle domande di pagamento inviate alla CE

Data Domanda di Pagamento	Oggetto	Importo Totale
19.11.2009	Prima Domanda di Pagamento	€ 67.800,00
22.12.2009	Seconda Domanda di Pagamento	€ 129.979.874,26
17.12.2010	Terza Domanda di Pagamento	€ 80.619.083,57
26.05.2011	Quarta Domanda di Pagamento	€ 21.598.188,57
21.12.2011	Quinta Domanda di Pagamento	€ 82.767.743,76
17.05.2012	Sesta Domanda di Pagamento	€ 13.375.188,67
09.07.2012	Settima Domanda di Pagamento	€ 11.516.768,21
25.10.2012	Ottava Domanda di Pagamento	€ 38.852.213,91
20.12.2012	Nona Domanda di Pagamento	€ 63.754.379,77
18.04.2013	Decima Domanda di Pagamento	€ 21.660.109,19
30.05.2013	Undicesima Domanda di Pagamento	€ 116.139.138,31
30.10.2013	Dodicesima Domanda di Pagamento	€ 21.397.679,46
17.12.2013	Tredicesima Domanda di Pagamento	€ 77.681.820,69
07.05.2014	Quattordicesima Domanda di Pagamento	€ 13.738.904,58
28.05.2014	Quindicesima Domanda di Pagamento	€ 5.184.349,16
31.07.2014	Sedicesima Domanda di Pagamento	€ 49.950.364,44
22.12.2014	Diciassettesima Domanda di Pagamento	€ 64.088.902,94
30.12.2014	Diciottesima Domanda di Pagamento	€ 100.293.036,55
08.10.2015	Diciannovesima Domanda di Pagamento	€ 32.519.334,62
21.12.2015	Ventesima Domanda di Pagamento	€ 43.332.442,14
29.07.2016	Ventunesima Domanda di Pagamento	€ 281.320.026,19
03.08.2016	Ventiduesima Domanda di Pagamento	€ 48.420.727,25
12.10.2016	Ventitreesima Domanda di Pagamento	€ 76.801.446,56
11.11.2016	Ventiquattresima Domanda di Pagamento	€ 284.521.073,12
21.12.2016	Venticinquesima Domanda di Pagamento	€ 44.186.312,05
03.02.2017	Ventiseiesima Domanda di Pagamento	€ 7.816.467,03
16.02.2017	Ventisettesima Domanda di Pagamento	€ 75.016.354,09

Data Domanda di Pagamento	Oggetto	Importo Totale
	Domanda di saldo finale	€ 2.791.568,92
	Totale	€ 1.809.391.298,01

Di seguito (Figura 1) si restituisce una raffigurazione dei dati finanziari al 31.03.2017 riferita alle risorse programmate, agli impegni, ai pagamenti e alle spese certificate nell'ambito del PON Reti e Mobilità suddivise per Asse Prioritario.

Figura 1 - Dati finanziari cumulati: risorse programmate, impegni, pagamenti e certificazioni in euro

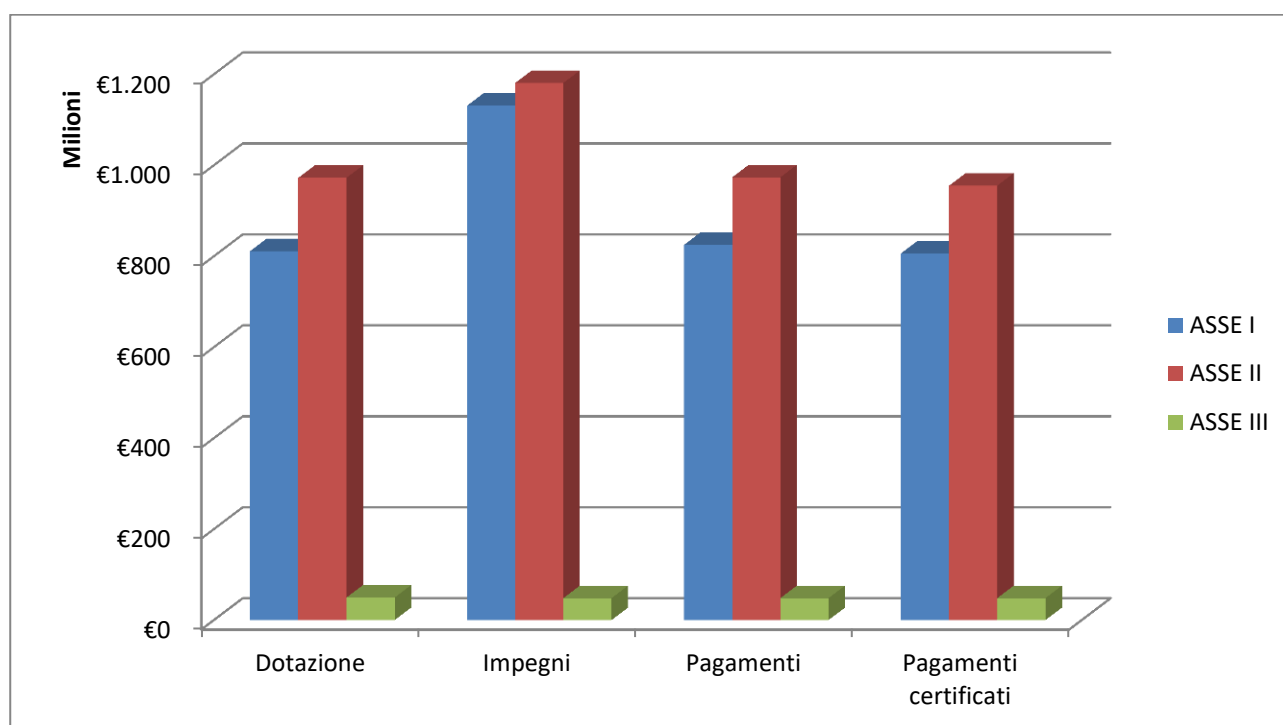


Tabella 14 Dati finanziari PO

PRIORITA'	Fondi totali del PO (dell'Unione e nazionali)	Base di calcolo del contributo dell'Unione (costo pubblico)	Importo totale della spesa ammissibile certificata sostenuta dai beneficiari	Contributo pubblico corrispondente	Tasso di attuazione (%)
	a	b	c	d	e=d/a
ASSE PRIORITARIO 1 <i>Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale</i>	€ 811.112.763,00	€ 608.334.572,25	€ 806.056.820,32	€ 806.056.820,32	99,38%
ASSE PRIORITARIO 2 <i>Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza</i>	€ 972.328.817,00	€ 729.246.612,75	€ 955.069.785,53	€ 955.069.785,53	98,22%
ASSE PRIORITARIO 3 <i>Assistenza tecnica</i>	€ 49.530.275,00	€ 37.147.706,25	€ 48.264.692,16	€ 48.264.692,16	97,44%
TOTALE GENERALE	€ 1.832.971.855,00	€ 1.374.728.891,25	€ 1.809.391.298,01	€ 1.809.391.298,01	98,71%

Tutti gli importi indicati devono essere "cumulati".

Colonna a: Importi globali del PO.

Colonna b: Costo pubblico (P) o totale (T). Per i Programmi italiani va sempre indicata la lettera "P".

Colonna c: Spese certificate alla Commissione al 31.03.2017

Colonna d: Importo del contributo pubblico relativo alla colonna precedente. Per i PO italiani la colonna "d" dovrebbe coincidere alla colonna "c".

Colonna e: Percentuale di attuazione rispetto alle risorse programmate (attenzione: la percentuale va indicata anche nella colonna "totale").

2.1.3 Ripartizione dell'uso dei Fondi

La tabella 15 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.

Per quanto concerne la **"dimensione territoriale"** 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).

Tabella 15 Foglio di classificazione⁹

Obiettivo	Tema prioritario	Forma di finanziamento	Territorio	Attività economica	Ubicazione	Contributo comunitario stanziato FESR (Euro)
CONV	16	01	00	11	ITF3	52.280.327,93
CONV	16	01	00	11	ITF4	166.337.982,47
CONV	16	01	00	11	ITF6	53.318.682,58
CONV	16	01	00	11	ITG1	60.129.439,46
CONV	17	01	00	11	ITF3	56.348.551,40
CONV	17	01	00	11	ITF4	49.317.314,63
CONV	17	01	00	11	ITF6	159.835.942,43
CONV	17	01	00	11	ITG1	261.694.183,66
CONV	22	01	00	11	ITF4	101.707.928,30
CONV	22	01	00	11	ITF6	35.098.733,48
CONV	22	01	00	11	ITG1	11.881.944,20
CONV	28	01	00	11	ITF3	15.462.756,50
CONV	28	01	00	00	ITF3	3.164.658,87
CONV	28	01	00	11	ITF4	82.290.048,25
CONV	28	01	00	00	ITF4	6.530.761,63
CONV	28	01	00	11	ITF6	13.263.749,21
CONV	28	01	00	00	ITF6	1.704.650,73
CONV	28	01	00	11	ITG1	61.034.815,82
CONV	28	01	00	00	ITG1	5.346.631,24
CONV	29	01	00	11	ITG1	20.910.060,29
CONV	30	01	00	11	ITF3	53.068.537,20

⁹ Regolamento (CE) n. 1828/2006, allegato II "Classificazione degli interventi dei fondi per il periodo 2007-2013"

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Obiettivo	Tema prioritario	Forma di finanziamento	Territorio	Attività economica	Ubicazione	Contributo comunitario stanziato FESR (Euro)
CONV	30	01	00	11	ITF4	8.339.770,93
CONV	30	01	00	11	ITF6	22.619.284,26
CONV	30	01	00	11	ITG1	19.158.198,92
CONV	85	01	00	17	ITF3	6.430.633,09
CONV	85	01	00	17	ITF4	6.430.633,09
CONV	85	01	00	17	ITF6	6.430.633,09
CONV	85	01	00	17	ITG1	6.430.633,09
CONV	86	01	00	17	ITF3	2.618.996,69
CONV	86	01	00	17	ITF4	2.618.996,69
CONV	86	01	00	17	ITF6	2.618.996,69
CONV	86	01	00	17	ITG1	2.618.996,69
					TOTALE	€ 1.357.043.473,51

2.1.4 Sostegno ripartito per gruppi destinatari

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

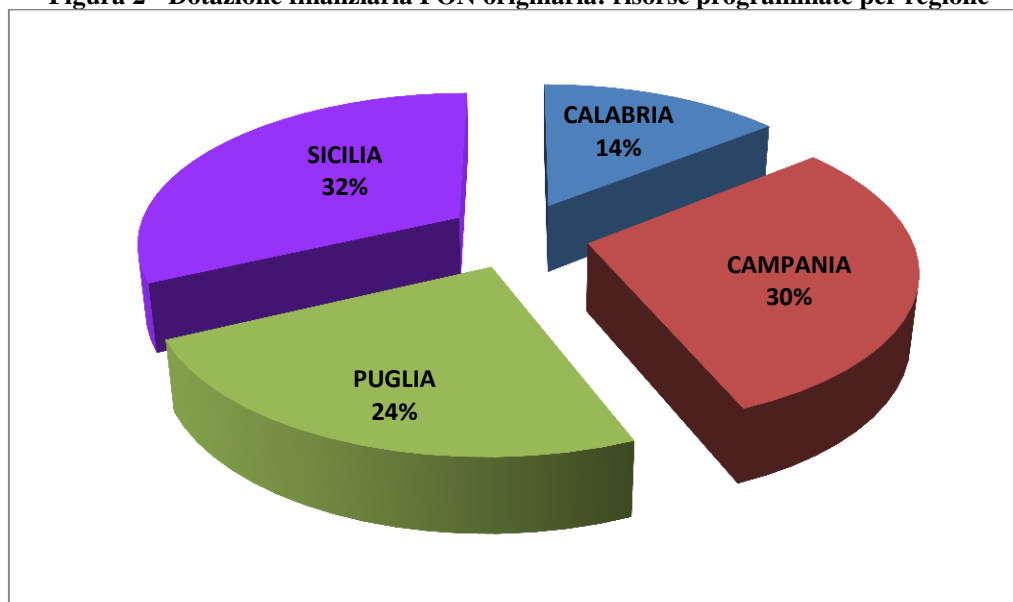
- Informazioni relative al sostegno di *zone specifiche* del Programma;
- Informazioni relative al sostegno di *settori specifici* del Programma.

2.1.4.1 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 3 di seguito, 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)¹⁰ al fine di mantenere quanto più possibile un equilibrio di investimento complessivo senza trascurare quindi 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".

Figura 2 - Dotazione finanziaria PON originaria: risorse programmate per regione



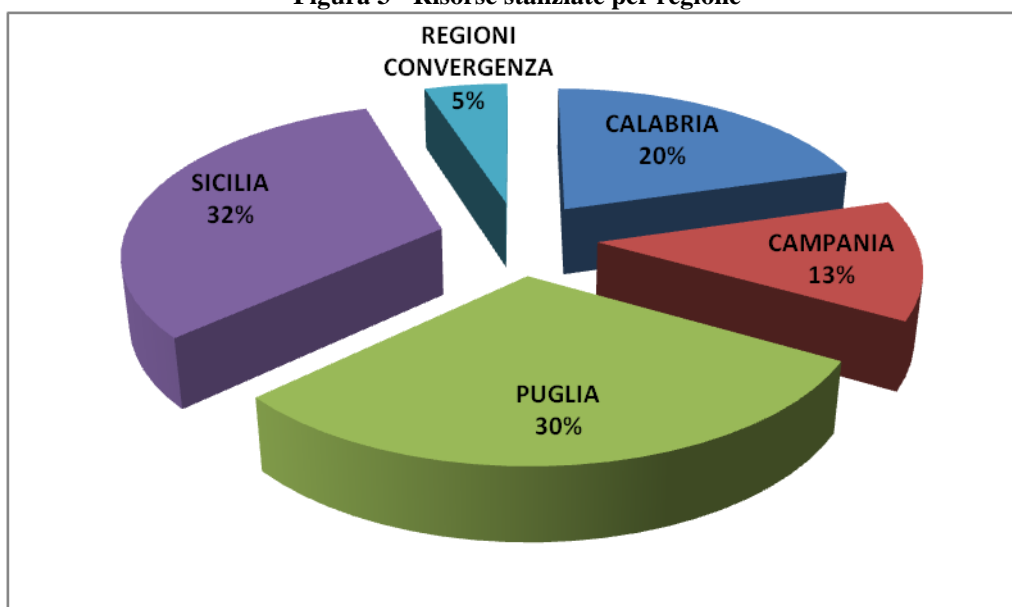
¹⁰Dette "chiavi di riparto", formulate dal DPS in ragione di criteri demografici e socioeconomici, sono state ampiamente discusse e condivise con le Regioni e hanno rappresentato la base su cui è stata elaborata l'intera architettura finanziaria del QSN 2007-2013.

La seguente tabella (tabella 16) e la figura 3, seppur con importi pari ai dati di certificati cumulati al 31/03/2017, relativi al PON a seguito della riduzione di budget (1,8 ME), forniscono evidenza della ripartizione per regione delle **risorse allocate dal Programma al 31.03.2017**.

Tabella 16 Risorse allocate dal Programma al 31.03.2017

Regioni	Risorse allocate dal Programma al 31.03.2017	Risorse FESR
CALABRIA	€ 370.525.647,55	€ 277.894.235,66
CAMPANIA	€ 229.837.366,50	€ 172.378.024,87
PUGLIA	€ 542.102.665,56	€ 406.576.999,17
SICILIA	€ 576.277.955,40	€ 432.208.466,55
REGIONI CONVERGENZA	€ 90.647.663,00	€ 67.985.747,25
TOTALE	€ 1.809.391.298,01	€ 1.357.043.473,51

Figura 3 - Risorse stanziare per regione



2.1.4.2 Informazioni relative al sostegno di settori specifici del Programma

Nel rispetto del vincolo di cui all'art. 9.3 del Regolamento (CE) 1083/2006, il PON attribuisce significative quote di risorse a favore del perseguimento degli obiettivi prioritari della strategia rinnovata di Lisbona.

Si segnala come di tali priorità strategiche sia stato tenuto conto anche negli aggiornamenti al testo del PO che si sono succeduti durante il corso di attuazione del Programma¹¹. In particolare, nelle varie revisioni del testo si è tenuto conto tanto delle strategie originarie quanto di un loro doveroso adeguamento alla situazione corrente, anche alla luce delle due adesioni al Piano di Azione Coesione (si veda in merito il paragrafo 2.4).

¹¹ Il nuovo PO è stato approvato dalla CE con decisione con Decisione C(2016) 6409 del 13 ottobre 2016.

Le principali 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 62,51 % della dotazione finanziaria del PON.
- il **sistema portuale**, al quale è assegnato un ruolo importante 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 circa il (7,51) % della dotazione finanziaria complessiva.

Tabella 17 Classificazione degli interventi per temi prioritari

Cod.	Categoria di spesa	PO originario 2007 (FESR 50%)	PO 2015 (FESR 75%)	Elenco progetti definitivo
8	Altri investimenti in imprese		1%	
16	Trasporti ferroviari	21,6%	15,8%	24,47%
17	Ferrovie (RTE-T)	34,7%	40,4%	38,35%
20	Autostrade	0,7%		
21	Autostrade (RTE-T)	2,5%		
22	Strade nazionali	17,1%	14,4%	10,96%
26	Trasporti multimodali	2,3%	0,8%	
28	Sistemi di trasporto intelligenti	3,0%	8,6%	13,91%
29	Aeroporti	3,0%	1,1%	1,54%
30	Porti	13,7%	15%	7,60%
85	Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	0,8%	2%	1,90%
86	Valutazione e studi; Informazione e comunicazione	0,6%	0,9%	0,77%
	Totale	100,0%	100,0%	100,0%
	Earmarking risorse FESR (art. 9, § 3 Reg.1083/06)	81,5%	82,7%	84,83%
	Earmarking risorse FESR (§ III.1 QSN 2007-2013)	75,3%	80,6%	86,38%

2.1.5 Sostegno restituito o riutilizzato

Il **registro delle irregolarità e dei recuperi**, costantemente aggiornato e condiviso tra Autorità di Gestione e Autorità di Certificazione, consente di riconciliare analiticamente tutte le rettifiche finanziarie effettuate a seguito delle riscontrate irregolarità rilevate in esito ai

controlli di I e II livello, nonché a quanto richiesto dai Servizi della Commissione Europea a seguito di specifici Audit.

Gli importi relativi a recuperi effettuati a seguito di irregolarità riscontrate e soppressioni effettuate, sono stati tempestivamente compensati nei confronti del bilancio comunitario con le successive domande di pagamento.

2.1.6 Analisi qualitativa

Nel corso nel processo di implementazione e attuazione del PON Reti e Mobilità le scelte attuate dall'Autorità di Gestione sono state caratterizzate da una continua ricerca di coerenza con gli obiettivi prefissati dal Programma e dal QSN. Questo nonostante notevoli siano stati i cambiamenti di contesto economico e istituzionale. Infatti l'Amministrazione ha tenuto sempre conto anche della coerenza con i più generali obiettivi prefissati tanto con le "*Linee guida integrate per la strategia di Lisbona*" quanto con gli obiettivi fissati dalla strategia "Europa 2020".

A tale riguardo, vale la pena evidenziare, con particolare riferimento al tema della sostenibilità, nonché della crescita inclusiva e intelligente, l'aumentata dotazione dedicata agli interventi ITS. Il Ministero infatti, a Febbraio 2014 ha predisposto ed approvato il Piano Nazionale sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS). Tale atto è stato elaborato per coordinare la diffusione delle tecnologie digitali applicate ai settori delle infrastrutture e trasporti in ottemperanza ai principi dell'Agenda Digitale.

In tale ottica, nel corso del 2014 è stato ammesso a finanziamento l'intervento "Snellimento delle procedure di sbarco ed imbarco dei container per incrementare la sicurezza e la rapidità del trasporto delle merci" – Beneficiario Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (cfr. § 2.1.1 Progressi materiali del Programma Operativo), in quanto funzionale per dotare i porti di sistemi di lavorazione, gestione e sdoganamento delle merci più rapido, rispondendo altresì al documento COM(2014) 413 final del 2.6.2014, recante raccomandazioni del Consiglio UE sul PNR 2014 dell'Italia e formulazione di un parere sul programma di stabilità dell'Italia), in base alle quali è necessario "potenziare la gestione portuale e i collegamenti tra i porti e l'entroterra".

Per quanto concerne l'analisi degli interventi infrastrutturali e ferroviari, in particolare, si evidenziano importanti cambiamenti con specifico riferimento ai progetti relativi al settore ferroviario.

Difatti, oltre a destinare risorse alla direttrice Battipaglia – Reggio Calabria, nel 2014 e nel 2015 sono state ammesse a finanziamento una serie di progettualità destinate da un lato allo sviluppo della rete pugliese, dall'altro alla rimozione di possibili criticità puntuali (idrogeologiche, infrastrutturali), così da perseguire gli obiettivi di miglioramento generale del servizio, nonché della sicurezza della rete in maniera diffusa sul territorio delle Regioni Obiettivo CONV.

Il susseguirsi di decisioni intraprese dall'Autorità di Gestione a seguito di attente valutazioni in merito alla tempistica di realizzazione degli interventi, ha prodotto nel corso della sua attuazione una successione di atti di finanziamento. Tali decisioni hanno comportato dunque ripetute revisioni del quadro progettuale volte a fronteggiare le criticità progressivamente emerse.

Pertanto nel corso degli anni e con il generarsi di diversi contesti di finanziamento, il Programma ha potuto mobilitare una serie di interventi che saranno completati anche a valere su diverse fonti finanziarie.

La lista dei progetti di cui si relaziona con il presente Rapporto fissa il quadro progettuale conclusivo che, al netto dei 17 interventi di Asse III, è costituita da 118 Interventi, per un ammontare complessivo di risorse attivate pari a 2.760 Meuro di cui circa il 64% rappresentate dalla spesa certificata dal PON, il 10% a valere sul PAC e il restante 26% indicativamente appostato a valere sulle risorse del nuovo periodo di programmazione 2014-2020.

I dati di monitoraggio del Programma, elaborati in base a quanto comunicato dai Beneficiari tramite il sistema informativo SIPONREM, consentono combinatamente ai dati relativi alla spesa certificata, di effettuare una complessiva e organica analisi di attuazione basata sullo stato di avanzamento finanziario, procedurale e fisico con riferimento ai progetti realizzati.

L'analisi dei dati – condotta sui primi due Assi del Programma – può restituire una buona approssimazione del livello di realizzazione effettivamente raggiunto.

Sui 118 interventi attuati, 92 risultano effettivamente conclusi mentre 26 risultano ancora non conclusi, distinti in:

- 10 interventi GP fasizzati con il PON 2014 -2020 (relativi a 8 schede GP, di cui 2 di interventi di AP Augusta e 2 interventi di AP Salerno),
- 11 interventi non GP a cavallo con il PON 2014 -2020,
- 5 interventi (relativi a 4 schede GP) che si concludono con risorse nazionali;

Oltre agli aspetti finanziari e procedurali risulta rilevante ai fini dell'analisi qualitativa di quanto conseguito dal Programma anche il livello di realizzazione fisica misurato attraverso gli indicatori previsti dal Programma. Anche in questo caso si è proceduto all'analisi dei dati più recenti rilevati attraverso il sistema informativo di monitoraggio SIPONREM.

Risultano esclusi dall'analisi, dunque, i dati relativi ai progetti in corso di completamento con riferimento, sia agli interventi per i quali è impossibile una quantificazione parziale delle realizzazioni raggiunte, sia per le opere o per le forniture di servizi o beni per le quali ciò sarebbe praticabile. Tra di essi rivestono significativa rilevanza i Grandi Progetti in corso di completamento oppure oggetto di suddivisioni in fasi tra i due successivi periodi di programmazione.

In particolare risulta a questo punto opportuno evidenziare i risultati conseguiti dagli interventi di investimento in ambito ferroviario, a valere sulle diverse linee di intervento, le quali hanno finanziato 41 progetti per un valore di 871,6 Meuro (Cfr tabella. 15, Temi 16 e 17), circa il 45% del Programma. Tali interventi, sono risultati funzionali al miglioramento della rete ferroviaria nonché all'aumento dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi di trasporto ad essa connessi.

Infatti come descritto dal sistema degli indicatori di realizzazione e di risultato, di seguito riportati negli appositi paragrafi, hanno contribuito considerevolmente al potenziamento infrastrutturale della rete delle regioni Convergenza. Questo mediante la realizzazione di opere di raddoppio di binario, ammodernamenti di opere civili, adeguamento agli standard di sicurezza, ma anche attraverso interventi di potenziamento tecnologico, soprattutto sulla Rete TEN-T, volti ad aumentare la velocità e la sicurezza anche del trasporto delle merci.

Non meno importanti, ma certamente di impatto più modesto sono stati gli interventi in ambito stradale, portuale, tecnologico che essendo stati sottoposti a molti limiti di ammissibilità e di coerenza normativa (vedi aspetti ambientali e aiuti di stato), hanno fatto riscontrare, oltre ai ritardi attuativi, anche risultati meno incisivi.

Questo stato di realizzazione, di seguito articolato per Asse e Linea di intervento, descrive il contributo del Programma allo sviluppo e al rafforzamento di un'armatura infrastrutturale che contribuisce da una parte a ridurre il gap delle regioni CONV rispetto al resto del Paese e con l'Europa e, dall'altra, ad accrescere la sensibilità per la sostenibilità ambientale del Programma, in modo da contrastare e attenuare 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 potenziale 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 25.01.2013, la tabella 17 mette in evidenza le quote di risorse destinate al perseguimento degli obiettivi prioritari della strategia rinnovata di Lisbona con riferimento alla configurazione assunta nel PON approvato al 2007 e nelle due rimodulazioni. In particolare, la prima colonna riporta la **ripartizione indicativa programmata** delle risorse assegnate per ogni categoria di spesa (rispetto alla dotazione finanziaria PON) così come approvata nel 2007; mentre la seconda colonna riporta la ripartizione indicativa delle risorse come proposta nella prima revisione del 2013, successivamente modificata in accordo con la CE a favore dell'ultima revisione del PO avvenuta nel 2016. (Cfr Tabella 17 par. 2.1.4.2).

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** così come per il **sistema portuale** la media del monte risorse assegnate continua ad attestarsi su importi molto prossimi, se non superiori, a quelli programmati.

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 a circa il 7,4%) che, come si evince sempre dalla Tabella 8, viene rimodulata nella versione aggiornata del PO.

Ulteriore spostamento percentuale delle categorie di spesa in favore delle modalità sostenibili si registra nella diminuzione di circa il 2% nell'assegnazione delle risorse alle **infrastrutture aeroportuali**.

2.2 RISPETTO DEL DIRITTO COMUNITARIO

Al fine di dare contezza delle informazioni relative al rispetto del diritto comunitario da parte del PON, il paragrafo è stato strutturato come segue:

- Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di appalti pubblici
- Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di concorrenza
- Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di ambiente
- Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di pari opportunità

2.2.1 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di appalti pubblici

Le operazioni finanziate dal Programma Operativo sono state attuate nel pieno rispetto della normativa comunitaria in materia di appalti pubblici, e segnatamente delle pertinenti regole del Trattato CE, delle Direttive della Commissione, sul diritto comunitario applicabile agli appalti non disciplinati o solo parzialmente disciplinati dalle direttive "appalti pubblici" C(2006)3158 del 24.07.2006, di ogni altra normativa comunitaria applicabile, nonché della relativa normativa di recepimento nazionale.

Negli atti di concessione dei contributi a titolo del Programma Operativo ai soggetti responsabili dell'aggiudicazione delle operazioni è inserita la clausola che li obbliga al rispetto della normativa in materia di appalti pubblici. La responsabilità diretta per l'affidamento delle attività da parte dell'Amministrazione è in capo all'Autorità di Gestione; le Check-list (o altre procedure interne) utilizzate per la verifica dall'Autorità di Gestione prevedono, al riguardo, uno specifico riscontro.

Nel corso dell'intero periodo di programmazione 2007-2013, si è provveduto ad un rafforzamento complessivo delle verifiche di primo livello¹² 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.

In particolare, nel corso del 2014 è stata posta attenzione sugli atti integrativi e modificativi per i quali sono state predisposte *Check list* di verifica ad hoc, garantendo una maggiore formalizzazione ed un maggior numero di informazioni sul controllo svolto dall'AdG su tali tipologie di atti.

Oltre a ciò, l'Autorità di Gestione ha avviato un ulteriore processo di revisione delle procedure di gestione e controllo del PON, che ha riguardato nello specifico:

- l'adeguamento delle check-list di controllo amministrativo in ragione degli eventuali aggiornamenti normativi e in particolare, in considerazione delle posizioni assunte dagli auditor della Commissione Europea nei rapporti di controllo.
- l'espressa previsione dell'addendum alla convenzione con il beneficiario RFI¹³ che, *"qualora le attività relative ad atti aggiuntivi, modificativi ed integrativi, siano affidate con procedure negoziate senza pubblicazione del bando ai sensi dell'art. 40 della Direttiva CE 17/2004, le motivazioni sono da ricondurre a quelle stabilite dal medesimo art. 40"*.
- il rafforzamento degli strumenti di controllo delle procedure che prevedono *"l'assegnazione di contratti senza concorrenza in assenza di somma urgenza"*

¹² Verifiche ex. Art 60, comma 1 lett. b del REG. (CE) N. 1083/2006 del Consiglio.

¹³ Allegato 3 "Elenco della documentazione da allegare alle domande di rimborso".

determinata da eventi imprevedibili o assenza di circostanze impreviste per lavori integrativi e servizi o per forniture"¹⁴. L'AdG nel corso dei controlli di I livello svolge specifici approfondimenti sulle singole modificazioni in corso d'opera.

- Azioni finalizzate alla formazione interna e specifici incontri con i beneficiari per la condivisione preliminare delle procedure di appalti. In particolare il personale dell'Amministrazione incaricato delle principali funzioni di gestione, controllo e certificazione, anche tenuto conto di quanto previsto dal Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA), ha partecipato a corsi di formazione e aggiornamento mirati in tema di appalti e fondi strutturali ("Valore PA" INPS e Formez PA).
- L'incremento delle unità di personale assegnate alle diverse funzioni dell'Autorità di Gestione.

2.2.2 Il rispetto delle politiche comunitarie in materia di concorrenza

Nel periodo di programmazione 2007/2013, sono state responsabilizzate le autorità degli Stati membri alle quali è stato chiesto, con lettera a firma congiunta dei Direttori Generali delle DG COMP e REGIO (Italianer e Ahner) di garantire **il rispetto delle 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 vi è la sentenza del Tribunale dell'Unione Europea nella causa "Leipzig Halle (cause riunite T-443/08 e T455/08) e l'interpretazione datane dalla DG COMP.

Nel corso del periodo di attuazione, 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 svolta 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'eventuale esistenza di un aiuto di Stato e la sua relativa quantificazione.

Nel corso del 2012 l'AdG ha poi provveduto a notificare il Grande Progetto di investimento infrastrutturale presso il **porto di Augusta**. A seguito dell'istruttoria condotta, la Commissione ha stabilito che il finanziamento pubblico previsto costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107,1 TFUE, ma che tale aiuto è compatibile con il Trattato ai sensi dell'articolo 107,3 lettera c) del TFUE.

A livello più generale e facendo seguito all'invito formulato dalla Commissione europea con la succitata lettera a firma congiunta, l'AdG del PON Reti e Mobilità ha provveduto ad operare un riesame generale di tutti gli interventi infrastrutturali finanziati, al fine di individuare eventuali profili rilevanti in materia di aiuti di Stato. Nell'ambito di tale attività, l'AdG del PON Reti e Mobilità 2007-2013 ha elaborato un documento sintetico (*Rispetto*

¹⁴ (Procedura negoziata senza pubblicazione di bando ex art. 57, comma 5, lett. a) e b e Art. 31 della Direttiva CE 2004/18 e Procedura negoziata senza pubblicazione di bando ex art. 221, comma 1, lett. e), f) e g) Art. 40 della Direttiva CE 2004/17)

delle norme in materia di aiuti di Stato nella fase di attuazione dei programmi operativi – Attività di screening) volto ad individuare, per ciascuna tipologia di intervento, la possibile sussistenza di elementi riconducibili alla fattispecie di cui all'art 107,1 del TFUE.

Lo screening è stato effettuato per tutte le tipologie di progetto, alle quali è stato possibile ricondurre una o più Linee di Intervento in cui si articola il PON Reti e Mobilità, avvalendosi anche delle griglie analitiche¹⁵ diffuse dalla CE.

In considerazione delle risultanze dello screening, l'AdG ha avviato le interlocuzioni con i Beneficiari interessati da tale tematica, dando avvio, in alcuni casi, alle attività propedeutiche alla fase di notifica. Nello specifico, gli approfondimenti hanno riguardato in particolare il Porto di Taranto, in relazione ai suoi due interventi finanziati all'interno del PON Reti e Mobilità:

1) Porto di Taranto - Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale

L'Autorità di Gestione ha pre-notificato alla Commissione la misura in oggetto in data 22 settembre 2014 - SA 39541 (2014/PN). In data 24 ottobre 2014, con nota prot. 10599, la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea ha comunicato all'Autorità di Gestione la chiusura del caso evidenziando come la Commissione europea abbia ritenuto che la misura non costituisca aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107,1 TFUE, in considerazione del fatto che il sostegno pubblico sarà concesso allo scopo di costruire una nuova infrastruttura ferroviaria aperta a tutti gli operatori ferroviari ed a condizioni non discriminatorie.

Esito finale: la misura non costituisce aiuto di Stato.

2) Autorità Portuale di Taranto - Dragaggio e Cassa di colmata

L'Autorità di Gestione ha notificato alla Commissione Ue la misura in oggetto il 22 settembre 2014 - SA 39542 (2014/N). In data 17 ottobre 2014, con nota prot. 10235, la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea ha trasmesso all'Autorità di Gestione la nota COMP/E3/MB/BS/ark* (2014) 102224 del 13.10.14 con la quale la Commissione europea formulava una serie di quesiti.

In riscontro a tale nota l'Autorità di Gestione ha risposto in data 20.11.14 (nota prot. 9138), dopo avere richiesto ed ottenuto una proroga per la trasmissione delle informazioni integrative richieste.

Con successiva nota prot. 12228 del 5.12.14, la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea ha trasmesso all'Autorità di Gestione la nota COMP/E3/MB/BS/ark* (2014) 123846 del 5.12.14 con la quale la Commissione europea formulava ulteriori quesiti, la cui risposta è stata fornita in data 18.12.14.

La Commissione Ue con decisione C(2015) 4142 final del 19/6/2015 ha considerato il progetto notificato compatibile con la normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato.

Esito finale: Favorevole. La misura di aiuto di Stato in oggetto è considerata compatibile con l'art. 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato.

¹⁵ Ref. Ares(2012) 934142 del 01/08/2012 - Rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato nella fase di attuazione dei programmi operativi finanziati con i Fondi strutturali.

Il documento di *Screening* è stato realizzato la prima volta nel 2013 ed è stato aggiornato nel corso del 2016, parallelamente all'aggiornamento della lista degli Interventi ammessi a finanziamento. Tale aggiornamento si è reso necessario a seguito della ridefinizione del parco progetti e dell'effettuazione di alcuni approfondimenti sulle situazioni definite solo parzialmente nel corso della precedente attività di screening.

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**. Tale misura di aiuto è stata notificata alla Commissione Ue che ne ha dichiarato la compatibilità con la normativa in materia di concorrenza con Decisione Ue C(2012) 4785 final del 10/7/2012 - Aiuto di Stato n. SA.34238 (2012/N) – Italia. Regime di aiuti agli investimenti a finalità regionale per il settore dei trasporti e della logistica nelle regioni italiane dell'obiettivo convergenza.

Con riferimento agli interventi afferenti alla Linea di Intervento I.4.1, si segnala che i 15 progetti inizialmente coinvolti hanno visto in un primo momento una riduzione del numero degli interventi selezionati, (dovuta essenzialmente a due fattori: alla rinuncia formale presentata da parte dello stesso beneficiario o la dichiarazione di inammissibilità a finanziamento a seguito dell'esito negativo circa la conformità della documentazione esaminata nella fase istruttoria). In un secondo momento, nel corso del 2016, l'AdG, al fine di garantire la salvaguardia della linea in questione, ha predisposto la chiusura in seno al PON 2007-2013 e la contestuale presa in carico nell'ambito delle risorse PAC.

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 attraverso:

- il rafforzamento e la conservazione in itinere di elevati gradi di integrazione nel PON della variabile ambientale;
- l'analisi della documentazione trasmessa dai RLI, dalla Commissione Europea e dai Beneficiari, e la predisposizione di approfondimenti trasmessi al responsabile ambiente del MIT;
- la partecipazione ai lavori del Tavolo Interministeriale Ambiente: analisi casistica, predisposizione documenti, slides, ecc.;
- un'azione di indirizzo nei confronti dei Beneficiari, funzionale alla risoluzione di criticità ambientali connesse all'attuazione di specifiche Linee di Intervento;
- l'elaborazione di pareri e approfondimenti tecnici per la risoluzione di criticità relative alle procedure ambientali dei progetti ammessi a finanziamento.

L'integrazione della componente ambientale nell'esecuzione delle operazioni del Programma è stata, inoltre, rafforzata con l'avvio, nel corso del 2013, delle attività relative alla implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale del PON, per la descrizione delle quali si rimanda al paragrafo 2.7.3.1 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

2.2.4 Pari opportunità e non discriminazione

Nonostante gli obiettivi previsti all'interno del PO non prevedano azioni specifiche dirette all'implementazione delle politiche comunitarie in materia di pari opportunità, l'Autorità di

Gestione, ai sensi dell'art.16 del Regolamento (CE) del Consiglio 1083/2006, ha tuttavia assicurato in modo diretto e indiretto la parità di genere e le pari opportunità in tutte le fasi della programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione del Programma¹⁶.

¹⁶ Art.16.2 del Regolamento (CE) del Consiglio 1083/2006.

2.3 PROBLEMI SIGNIFICATIVI INCONTRATI E MISURE PRESE PER RISOLVERLI

2.3.1 Processo di revisione delle procedure di gestione e controllo

Già a partire dall'annualità 2010, 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). Nel corso della programmazione il Si.Ge.Co e il Manuale Operativo delle Procedure dell'Autorità di Gestione sono stati più volte aggiornati per rispondere ad esigenze che possono essere così riassunte:

- Fornire strumenti più efficaci ed efficienti per affrontare le problematiche di volta in volta emerse nell'attuazione del Programma anche alla luce di modificazioni normative a livello comunitario e nazionale;
- Recepire le indicazioni ricevute nel corso di audit di organismi di controllo nazionali e comunitari.

Il processo di revisione del Sistema di Gestione e Controllo è stato avviato più volte nel corso della Programmazione, in particolare a seguito:

- Dell'**interruzione dei termini di pagamento** (Art. 91 del Regolamento (CE) 1083/2006)¹⁷ in esito della missione di Audit del 25-29 ottobre 2010 e dell'analisi condotta sul RAC 2010, nonché in considerazione di quanto rilevato dalla ECA a seguito della missione del 5-16 luglio 2010;
- Della **procedura di sospensione dei pagamenti intermedi** del FESR (art. 92 del Regolamento CE 1083/2006) a seguito delle Missioni di Audit 2013/IT/REGIO/C3/1258/1 e 2014/IT/REGIO/C3/1373/1 della Commissione europea.

Tra le misure correttive richieste dalla Commissione Europea per interrompere la procedura di sospensione dei pagamenti, è stato concordato di applicare delle rettifiche finanziarie per alcune tipologie di irregolarità riscontrate. Tali rettifiche sono ascrivibili a tre categorie:

- esiti delle Missioni 2013/IT/REGIO/C3/1258/1 e 2014/IT/REGIO/C3/1373/1;
- estrapolate per le annualità 2011 – 2012 – 2013 in merito alla ridefinizione dei tassi di errore per singola annualità;
- puntuali per la spesa certificata nell'annualità 2014, a seguito del riesame da parte dell'UCIL delle varianti in corso d'opera certificate nell'annualità in oggetto.

Parallelamente è stata ravvisata l'opportunità di redigere una manualistica specifica per due tipologie di progetti finanziati dal PO:

- le progettualità di cui alla Linea di Intervento I.4.1, (successivamente transitati all'interno del PAC)¹⁸;
- progetti retrospettivi.

Con riferimento a questi ultimi, facendo seguito all'iter di selezione dei progetti retrospettivi – avviato dall'Autorità di Gestione con nota prot. 3410 del 05.05.2015, allo scopo di individuare eventuali progettualità da inserire nella cornice del Programma nel rispetto delle

¹⁷ Comunicata con nota Ares(2011)299134 del 17 marzo 2011

¹⁸ MOP Linea I.4.1 - approvato in data 23.04.2014 con nota AdG prot. n° 169.

regole previste dalla nota COCOF 12-0050 del 28/05/2012 e dalle modifiche del QSN - si è resa necessaria la stesura della documentazione di seguito elencata:

- Manuale Operativo delle Procedure dei Progetti Retrospettivi;
- Atto d'Impegno da stipulare tra AdG e il Beneficiario.

2.3.2 Principali problemi nell'implementazione del Programma Operativo

In merito alle problematiche implementative emerse, il PON dimostra una sostanziale coerenza con quanto emerge con riferimento alle debolezze esistenti a livello nazionale nella realizzazione delle opere pubbliche¹⁹. Per quanto riguarda le carenze nelle progettazioni, si sono evidenziati alcuni limiti che hanno caratterizzato il processo di selezione iniziale e, in particolare, il sovradimensionamento del Programma rispetto alla debolezza del bacino progettuale da cui attingere per la selezione degli interventi, con specifico riferimento al livello di maturazione progettuale e procedurale. Sotto il profilo delle risorse, sebbene – data la natura delle fonti finanziarie – non sia possibile individuare criticità connesse a un'incertezza nella disponibilità dei Fondi, occorre tuttavia ricordare come l'esiguità degli investimenti al di fuori del perimetro dei Fondi Strutturali abbia condizionato in una certa misura lo stesso Programma. Ciò con riferimento: al PON nel suo complesso, nella misura in cui è stato difficile costruire nel tempo un bacino progettuale alternativo a cui attingere nel caso di criticità; ad alcuni singoli interventi, in relazione all'impossibilità di procedere nel percorso attuativo e all'impegno di risorse in assenza di certezze sull'ammissibilità dell'opera a finanziamento .

La complessità degli iter procedurali, soprattutto per progetti complessivamente caratterizzati da un basso livello di maturazione progettuale, ha sicuramente costituito un fattore di ostacolo per il Programma. Data la significativa complessità e entità degli interventi le criticità strutturali evidenziate a livello di contesto nazionale hanno avuto un significativo peso, anche se per determinati iter autorizzativi, ad esempio quelli ambientali, il PON ha messo in campo strumenti di natura preventiva. Ad essi si sono aggiunti inoltre ulteriori fattori, quali quelli legati agli interventi inseriti in Legge Obiettivo, alla numerosità delle opere rientranti nella definizione di Grande Progetto, e, seppure in casi limitati, alle ricadute dell'interpretazione normativa in materia di Aiuti di Stato.

Anche sul Programma hanno inoltre inciso criticità correlate alla dimensione organizzativa e gestionale dei processi. Ciò in relazione, sia al rapporto tra Beneficiari e Autorità di Gestione, progressivamente migliorato anche attraverso l'implementazione di azioni correttive quali i processi di sorveglianza rafforzata, sia alla complessità di alcune dinamiche partenariali e territoriali che, per alcuni interventi, hanno sicuramente determinato un fattore di ostacolo.

L'ambito di criticità connesso alle procedure di aggiudicazione e all'emersione di problemi per il soggetto appaltante in fase realizzativa ha inciso anch'esso sui percorsi realizzativi analizzati. Tale fattore strutturale è stato acuito dalla congiuntura economica particolarmente negativa, laddove proprio nelle annualità più significative per il Programma si è assistito a un fenomeno di contrazione nel mercato delle opere pubbliche, con conseguenti effetti di incremento dei ribassi, proliferazione dei contenziosi e situazioni di difficoltà economiche dei soggetti assegnatari dei lavori.

¹⁹ Ci si riferisce, in particolare, alla disamina delle criticità ricorrenti contenuta all'interno del documento dell'UVER "I tempi di attuazione e di spesa delle opere pubbliche. Rapporto 2014"

A fronte di tali problematiche e delle ricadute di natura implementativa, a circa metà del percorso attuativo si è reso 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.

Con tali finalità, ha programmato e svolto **un'analisi di rischio** sul complesso delle azioni, con specifica attenzione alle realizzazioni di opere pubbliche caratterizzate da un arretrato stato di avanzamento procedurale. 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 PO – tra cui un diverso bilanciamento tra i due Assi di intervento – successivamente sottoposti 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.

Nel corso di tali incontri, cosiddetti di **Sorveglianza rafforzata**, svolti tra il 2012 e il 2015 e di cui si è dato riscontro nei precedenti Rapporti Annuali di Esecuzione, sono emerse una serie di difficoltà attuative riconducibili sostanzialmente a:

- Lentezza nell'acquisizione delle procedure autorizzative;
- Lungaggini nelle procedure approvative (di vario genere, es. conferenze di servizi, autorizzazioni ambientali);
- Ricorsi in sede di gare di appalto
- Complessità attuative per progetti infrastrutturali di medio grandi dimensioni.

Tali criticità hanno permesso di assestare progressivamente il parco progetti del Programma, eliminando e/o introducendo nuovi interventi che hanno portato alla configurazione del corrente parco progetti.

Nel corso dell'annualità 2015, in vista dell'imminente avvicinarsi del termine di ammissibilità della spesa, la Commissione Europea, il Governo italiano e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per affrontare adeguatamente le problematiche attuative del PON, hanno avviato una cooperazione trilaterale rafforzata, finalizzata a supportare il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella risoluzione dei nodi che hanno rallentato l'attuazione degli interventi, concordando nell'istituzione di una apposita **Task Force inter istituzionale**.

L'obiettivo fondamentale della Task Force è stato quello di recuperare i ritardi accumulati nell'intero ciclo di programmazione, per consentire il perseguimento degli obiettivi del Programma attraverso l'accelerazione degli investimenti e della relativa spesa per evitare il rischio di perdita delle risorse comunitarie assegnate al Programma stesso.

Individuate le cause principali dei ritardi, le azioni intraprese dall'AdG concordate nell'ambito della Task Force, si sono concentrate:

- su un aggiornamento costante e un monitoraggio delle **previsioni di spesa** al 31.12.2015 con i soggetti beneficiari;
- sulla ricognizione di progetti appartenenti alla Programmazione unitaria e dei **c.d. retrospettivi** coerenti con la strategia del Programma;
- sul processo di **Phasing dei Grandi Progetti** a cavallo con la programmazione 2014-2020 in collaborazione con Jaspers.

La realizzazione combinata di tali azioni ha consentito di pervenire ad una ipotesi di capacità di assorbimento della spesa sufficientemente realistica, sia per i progetti già finanziati dal PON che quelli di nuova individuazione, facendo emergere la necessità di una limitata rimodulazione dell'assegnazione dei fondi per Asse prioritario nel Programma Operativo.

2.3.3 Sintesi dei problemi/criticità individuati nell'ambito dell'ultimo rapporto annuale di controllo

L'ultimo Rapporto Annuale di Controllo (articolo 62, paragrafo 1, lettera d), punto i) del Regolamento (CE) 1083/2006) e articolo 18, paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1828/2006, è stato formalizzato dall'Autorità di Audit (AdA) con nota prot. 9646 del 23/12/2015 e si riferisce all'audit period che va dal 01/07/2014 – 30/06/2015.

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

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

Nel periodo 01.07.2014 – 30.06.2015 sono stati sottoposti a un audit di sistema le seguenti Autorità/Organismi:

- Autorità di Gestione – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali – Divisione II – periodo di svolgimento del controllo: 16/12/2014 al 03/08/2015;
- Autorità di Certificazione del Programma – periodo di svolgimento del controllo: 26.11.2014 – 09/01/2015;
- Organismo Intermedio Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) – periodo di svolgimento del controllo: 01/12/2014 al 09/01/2015.

Nel complesso, l'Autorità di Audit ha ritenuto che, per quanto concerne le verifiche svolte sull'AdG, il sistema funziona, ma sono necessari dei miglioramenti (riferimento alla "categoria 2" della nota COCOF 08/0019/00-EN).

Gli esiti degli audit di sistema effettuati sull'Organismo Intermedio ENAC e sull'Autorità di Certificazione hanno evidenziato che il sistema funziona bene e sono necessari solo dei miglioramenti marginali (riferimento alla "categoria 1" della nota COCOF 08/0019/00-EN).

Nello stesso audit period, l'Autorità di Audit ha avviato i controlli sulle operazioni, di cui all'art. 62 del Regolamento (CE) 1083/2006 lett. b). Nel periodo di riferimento l'Autorità di Audit non ha riscontrato problematiche classificabili come sistematiche.

Si fa presente che il campionamento è stato effettuato con riferimento alla "Lista progetti certificati annualità 2014" fornita dall'Autorità di Gestione del PON "Reti e Mobilità" con comunicazione di posta elettronica del 13/02/2015, integrata con la XVIII Certificazione di Spesa e Domanda di Pagamento intermedia, rep. N. 0000004 del 13/01/2015.

Il tasso di errore relativo agli audit svolti sul campione dell'annualità 2014, comunicato con RAC 2015, era pari allo 0,64% del totale certificato annualità 2014 e controllato; l'errore totale proiettato coincide con l'errore sul campione in quanto non sono stati rilevati errori con impatto finanziario nella popolazione degli strati non esaustivi.

A tal proposito, si segnala che l'AdA (con nota prot. 9438 del 17/11/2016 alla Commissione europea) ha comunicato la revisione delle "spese irregolari" e la rivisitazione del "tasso di errore nel campione oggetto di audit sulle operazioni dell'annualità di spesa 2014" in esito al contraddittorio con GESAP (in qualità di Beneficiario) e l'ENAC (in qualità di Organismo Intermedio) relativamente al progetto "Adeguamento infrastrutture air side 2° lotto –

ampliamento piazzale sosta aa.mm. dell'aeroporto di Palermo". Il nuovo tasso di errore totale nel campione è stato ricalcolato a 0,39%.

Inoltre, in relazione alle spese controllate successivamente al 01/07/2015, si rappresenta che le informazioni relative alle attività di audit saranno incluse nel Rapporto Finale di Controllo a sostegno della dichiarazione di chiusura, come da Regolamento (CE) 1083/2006 art. 62 comma 1 lett. d) punto i).

Con riferimento agli audit di sistema, nel periodo 01.07.2015 – 31.12.2016 sono stati sottoposti a un audit le seguenti Autorità/Organismi:

- Autorità di Gestione – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali – Divisione II – periodo di svolgimento del controllo: 31 marzo 2016 - 2 agosto 2016;
- Autorità di Certificazione del Programma – periodo di svolgimento del controllo: 8 marzo 2016 – 11 aprile 2016;
- Organismo Intermedio Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) – periodo di svolgimento del controllo: 10 marzo 2016 – 11 aprile 2016.

Nel complesso, l'Autorità di Audit ha ritenuto che, per quanto concerne le verifiche svolte sull'AdG, il sistema funziona, ma sono necessari dei miglioramenti (riferimento alla "categoria 2" della nota COCOF 08/0019/00-EN). Gli esiti degli audit di sistema effettuati sull'Organismo Intermedio ENAC e sull'Autorità di Certificazione hanno evidenziato che il sistema funziona bene e sono necessari solo dei miglioramenti marginali (riferimento alla "categoria 1" della nota COCOF 08/0019/00-EN).

Per quanto riguarda i controlli sulle operazioni di cui all'art. 62 del Regolamento (CE) 1083/2006 lett. b), l'Autorità di Audit ha avviato le proprie verifiche a partire da maggio 2016.

In particolare, per individuare il campione delle operazioni da sottoporre ad audit nell'ultima annualità del Programma Operativo (2015/2016), l'Autorità di Audit ha ritenuto opportuno adottare un *approccio multiperiodo*, come da indicazioni fornite dalla CE, definendo un unico campione per le differenti finestre di certificazione, avente come popolazione di riferimento la spesa certificata nell'annualità 2015 e, per i successivi periodi (finestre), le certificazioni dell'annualità 2016 e 2017.

In particolare, il campionamento è stato effettuato avendo come universo di riferimento le Domande di Pagamento Intermedie dalla XIX alla XXVII, certificate alla CE rispettivamente in data 08/10/2015, 21/12/2015, 29/07/2016, 03/08/2016, 12/10/2016, 14/11/2016, 21/12/2016, 03/02/2017 e 16/02/2017

All'esito delle verifiche di propria competenza, l'Autorità di Audit ha riscontrato irregolarità per un importo pari a € 3.968.598,96.

2.4 MODIFICHE NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE

Il sistema economico e finanziario internazionale a partire dal 2008 è stato scosso da una profonda recessione, che ha mostrato con estrema evidenza le debolezze strutturali di alcuni settori tradizionali dell'economia italiana.

Inevitabilmente profonde sono state anche le ricadute di tale crisi nel settore dei lavori pubblici, dei trasporti e della logistica, con ripercussioni variabili per le diverse Aree del Paese.

Le analisi condotte in questi anni sul mercato degli appalti hanno evidenziato che i maggiori effetti negativi della crisi, sono stati riscontrati nella stretta creditizia delle banche sulle imprese e dal fenomeno dei ritardati pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni che sono state alle prese con bilanci sempre più esigui. La combinazione dei questi due fenomeni ha condotto in molti casi alla crisi o addirittura alla chiusura in corso d'opera delle imprese maggiormente esposte ai rischi della mancanza di liquidità.

2.4.1 L'evoluzione del quadro legislativo e l'"Accelerazione della spesa e investimenti in infrastrutture"

Agli effetti dovuti alla crisi economica e finanziaria si sono aggiunti fattori di carattere legislativo che hanno contribuito negativamente ai rallentamenti nell'attuazione del PON Reti e mobilità 2007-2013. Infatti il proliferare di interventi del legislatore nazionale di modifica della normativa in materia di contratti pubblici ha determinato una serie di correzioni finanziarie sugli importi relativi alle opere finanziate. In pochi anni si è succeduta una serie di provvedimenti normativi che, nella prospettiva dichiarata di semplificare ed accelerare il processo realizzativo delle opere, hanno in realtà prodotto un quadro normativo di settore complicato e poco organico.

Tale contesto ha avuto come conseguenza un rallentamento rispetto al programmato delle procedure di affidamento e di esecuzione dei contratti pubblici ed un aumento dei contenziosi, soprattutto per questioni legate alla fase di aggiudicazione delle gare.

Tra i fattori che hanno inciso nella realizzazione dei progetti, può annoverarsi anche il quadro frammentato degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato e quindi l'assenza di linee guida europee e nazionali in materia. Infatti l'effetto scaturito da alcune sentenze della Corte di Giustizia Europea che hanno messo in seria difficoltà le stazioni appaltanti bloccando, in molti casi, l'avvio delle procedure di gara per numerosi progetti. A ciò si è aggiunto il mutato orientamento della Commissione in materia di aiuti di Stato verso talune tipologie di opere finanziabili (certamente correlato alle richiamate sentenze) che ha determinato un sensibile rallentamento di circa 1/3 degli interventi ammessi a finanziamento. Infatti si è generata la necessità di attivare uno screening specifico per ciascun progetto, che ha impegnato, in modo imprevisto, sia il personale e gli esperti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che quello delle strutture organizzative dei Beneficiari per attività di verifica, inquadramento e sviluppo delle notifiche laddove necessario.

Particolarmente incisivo è stato poi il tema introdotto dalla normativa nazionale, intercorso tra il 2010 e il 2011, relativo all'assoggettamento al controllo preventivo da parte della Corte dei conti italiana degli atti negoziali posti in essere dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per attuare i progetti comunitari. Tale novità ha comportato l'introduzione, in corso d'opera, di un passaggio procedurale aggiuntivo nel ciclo di vita del progetto e il conseguente protrarsi delle tempistiche programmate.

Nel complesso per diversi fattori, tuttavia non solamente di natura esterna, la fase attuativa delle opere ha fatto registrare scostamenti sensibili rispetto alle previsioni formulate inizialmente dai Beneficiari in merito all'andamento temporale procedurale e attuativo della spesa.

Con riferimento al contesto organizzativo interno, durante il percorso di attuazione del PON 2007-2013 si sono verificate difficoltà nel garantire una costante sinergia tra le diverse strutture ministeriali, titolari di specifiche competenze e informazioni. Quanto sopra, anche conseguentemente ai cambiamenti nell'Amministrazione intervenuti in rapida sequenza ed ai periodi di instabilità organizzativa derivanti da accorpamento/scorporo/riaccorpamento dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, da ultimo la riorganizzazione disposta ai sensi dell'art. 2 del decreto legge 6 luglio 2012, n.95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. Durante gli anni di attuazione del PON il Ministero ha affrontato una serie di problematiche scaturite dalla carenza di organico, dal perdurante turn over dei dirigenti e dei funzionari dedicati ai Programmi comunitari, alla mancanza di azioni strutturate finalizzate all'aggiornamento continuo delle competenze. In particolare, si è verificata una eccessiva concentrazione di mansioni e responsabilità in capo a singoli funzionari, che si sono pertanto trovati a ricoprire ruoli diversi, richiedenti competenze professionali diversificate e a far fronte a carichi di lavoro non sostenibili in termini di tempestività ed efficacia dell'azione.

Allo scopo di produrre un efficientamento e un'accelerazione della spesa dei Fondi strutturali il Governo italiano si è progressivamente attivato già partire dal 2011 per avviare misure di contrasto alla congiuntura economica negativa. Tali iniziative sono confluite nel **Piano di Azione Coesione e Coesione (I, II, III e IV fase)**, definito d'intesa con la Commissione europea e condiviso con le Regioni e le Amministrazioni centrali interessate. Detto Piano è stato volto a individuare obiettivi, contenuti e modalità operative per la revisione dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali nel ciclo 2007-2013.

Un atto rilevante, in tal senso, è rappresentato dalla **Delibera CIPE n. 1/2011** finalizzata, tra l'altro, a definire obiettivi, criteri e modalità per l'accelerazione degli interventi cofinanziati dai Fondi strutturali nell'attuale ciclo di programmazione. In tale deliberazione sono state definite alcune misure indirizzate, tra l'altro, ad assicurare un più rigoroso controllo sull'andamento della spesa attraverso l'introduzione di obiettivi più stringenti rispetto a quelli previsti dai Regolamenti comunitari, in termini di impegni giuridicamente vincolanti e con riferimento alla spesa da certificare nel 2011.

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

Il PON Reti e Mobilità ha pertanto aderito progressivamente a tale Piano al fine di scongiurare la perdita di risorse, apportando modifiche sostanziali che a partire dal 2013 hanno riguardato l'adesione del Programma alla III e IV Fase di attuazione del PAC, con le conseguenti rimodulazioni del Piano Finanziario del Programma.

Nella III fase del PAC – che interessa invece misure anticicliche, salvaguardia di progetti validi avviati e nuove azioni regionali di raccordo con la nuova programmazione – il PON ha aderito (nota prot. n° 10691 del 12.12.2012) devolvendo **risorse quantificabili in Euro 172.845.525,54**. Tale cifra è articolata come segue:

- **Euro 77.993.853,54** (il 45% della quota totale di adesione) **di risorse vincolate**, afferenti a progettualità per le quali, in considerazione della loro strategicità e degli impegni assunti a vario titolo, è stato ritenuto necessario un mantenimento della loro copertura finanziaria a valere sul PAC;
- **Euro 94.851.672,00** (il 55% della quota totale di adesione), derivanti dal definanziamento di alcuni progetti in grave ritardo attuativo, privi di impegni giuridicamente vincolanti e di non elevata valenza strategica, devoluti al "Piano Città".

Con nota prot. n° 6783 del 18.07.2013 il PON ha proceduto ad un'ulteriore riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale, destinando risorse quantificabili in **Euro 743.640.401,79** al Piano di Azione Coesione. Le somme devolute dal PON con l'adesione alla IV fase del PAC erano articolate come segue:

- circa **126 milioni di Euro** sono stati devoluti a politiche di occupazione giovanile e inclusione sociale nel Mezzogiorno;
- circa **114,12 milioni di Euro** di interventi in "**salvaguardia pura**" per i quali è stato ritenuto necessario un mantenimento della loro copertura finanziaria a valere sul PAC;

Tabella 18 Salvaguardia pura

Intervento	Beneficiario	Costo Ammesso PON	Salvaguardia Pura - (da inserire nella delibera CIPE)
Aeroporto di Bari Palese -Raccordi C e D e Riqualfica Piazzali	Aeroporti di Puglia S.p.A	€ 5.520.000,00	€ 5.520.000,00
Aeroporto di Bari Palese - Adeguamento infrastrutture di volo e prolungamento pista - Adeguamento RESA	Aeroporti di Puglia S.p.A	€ 8.000.000,00	€ 8.000.000,00
Aeroporto di Lamezia Terme - Center Line - Apparecchiature AVL	S.A.C.A.L. S.p.A	€ 1.350.000,00	€ 1.350.000,00
Aeroporto di Lamezia Terme Ampliamento Piazzali Aeromobili fase II	S.A.C.A.L. S.p.A	€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00
Aeroporto di Lamezia Terme- Completamento impianti pista di volo Testata 28	S.A.C.A.L. S.p.A	€ 1.080.000,00	€ 1.080.000,00
Aeroporto di Lamezia Terme - Adeguamento Strip della pista di volo	S.A.C.A.L. S.p.A	€ 1.170.000,00	€ 1.170.000,00

Intervento	Beneficiario	Costo Ammesso PON	Salvaguardia Pura - (da inserire nella delibera CIPE)
Aeroporto di Lamezia Terme - Bretella di collegamento via di rullaggio con testata 28	S.A.C.A.L. S.p.A	€ 5.400.000,00	€ 5.400.000,00
Aeroporto di Bari Palese - Impianti AVL	Aeroporti di Puglia S.p.A	€ 3.200.000,00	€ 3.200.000,00
Fascio di binari di presa e consegna Interporto di Bari	Regione Puglia	€ 16.000.000,00	€ 16.000.000,00
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	€ 30.900.000,00
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	€ 23.000.000,00
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.	ANAS	80.761.230,59	14.000.000,00
Totale		€ 114.120.000,00	

- **circa a 450,31 milioni di Euro di interventi a cavallo in "salvaguardia temporanea"**. In tale categoria rientrano quote finanziarie di progetti che, stando alle analisi effettuate, presumibilmente non completati avrebbero potuto essere completati entro il 31.12.2015, ma che potranno essere inseriti all'interno del Programma Operativo 2014-2020. La loro copertura sarà garantita sul PAC con le somme derivanti dalla riduzione del cofinanziamento nazionale, solo per il periodo precedente l'approvazione del PO 2014-2020;
- **circa 53 milioni di Euro** a titolarità MIT per ulteriori interventi.

Successivamente, e a seguito di continue interlocuzioni e riunioni con gli organi preposti e gli *stakeholder* interessati dalla riprogrammazione, nel novembre 2014 è stata formulata una nuova proposta di allocazione delle risorse disponibili, nell'ambito della IV fase di adesione al PAC, inviata al Dipartimento per le Politiche di Coesione con nota prot. n. 8650 del 06.11.2014.

Le somme già denominate "di salvaguardia temporanea" nel PAC, non essendo più necessarie a garantire la copertura dei progetti suddivisi tra i due periodi di programmazione - a seguito della Delibera CIPE n°18/2014 - sono invece utilizzate a copertura totale di alcuni interventi, oppure come quote di completamento nazionale di interventi che, per quote-parte, sono stati finanziati dal PON sino al termine di ammissibilità della spesa, per poi essere finanziate con quote di completamento a valere sul PAC dopo il 31.12.2015.

2.4.2 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 era anche la selezione degli interventi da ammettere a finanziamento.

Tuttavia, come rappresentato nella tabella precedente, nel corso del 2013 tutti i progetti selezionati dall'Organismo Intermedio e ammessi a finanziamento sul PON, con la sola eccezione dell'intervento relativo all'aeroporto di Palermo, sono transitati sul PAC (IV fase) a causa della scarsa compatibilità dei tempi di realizzazione. L'intervento successivamente è stato articolato in 2 lotti.

2.5 MODIFICHE SOSTANZIALI

Al 31.03.2017 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 COMPLEMENTARITÀ 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 Contratti Istituzionali di Sviluppo) e **regionale** (APQ, PAR).

Inoltre, in una logica tesa a rafforzare l'integrazione tra politiche economiche e politiche territoriali, già a partire dal 2008, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 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.

L'effettiva sinergia tra i suddetti strumenti e il PON si basa su due elementi fondamentali:

1. L'organizzazione della **Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali**, al cui interno sono inserite:
 - la Divisione II, con competenza sui Programmi Operativi in ambito di infrastrutture e trasporti;
 - la Divisione III, con funzioni di raccordo con la Struttura Tecnica di Missione, programmazione e attuazione di interventi finanziati con il Fondo di Sviluppo e Coesione nonché predisposizione, attuazione e monitoraggio delle intese istituzionali di Programma, Accordi di Programma Quadro e Contratti Istituzionali di Sviluppo;
 - la Divisione IV, con competenza sulla rete di trasporto transeuropea e dei corridoi multimodali;
 - la Divisione V, competente per la programmazione e l'attuazione di progetti europei di sviluppo spaziale urbana.
2. Il continuo monitoraggio dell'avanzamento procedurale, finanziario e fisico e le attività di sorveglianza tramite cui vengono verificate eventuali sovrapposizioni/integrazioni tra diversi atti programmatici e strumenti di finanziamento. A tal proposito, vale ricordare come tra i criteri di selezione sia prevista l'eventuale condivisione progettuale tra Stato e Regioni – con il relativo inserimento in atti di programmazione negoziata.

Notazioni specifiche meritano i punti di connessione tra il PON e il Piano di Azione Coesione PA (c.d. PAC). Come è noto, a seguito delle due adesioni al Piano Azione Coesione (dicembre 2012 e luglio 2013), il PON ha visto ridursi l'ammontare complessivo delle risorse disponibili fino a circa 1,8 mld € (cfr par. 2.4.1) . Le devoluzioni al PAC di circa 900 mln € complessivi, ha fatto sì che l'Autorità di Gestione fosse coinvolta direttamente nell'utilizzo delle risorse del PAC, assegnate tramite decreto del Ministro alla su citata Direzione Generale, la quale ha individuato nella Divisione II l'autorità responsabile dell'attuazione, gestione e sorveglianza dei progetti interessati dal trasferimento di fondi in parola.

Il Dirigente Pro Tempore della Divisione II, nel duplice ruolo di Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità 2007 – 2013 e di Autorità responsabile dell'attuazione del PAC ha, pertanto, potuto svolgere tutte le attività funzionali a garantire un corretto coordinamento tra i due Programmi, dal calcolo delle quote di spesa da rendicontare sul PON e quelle da imputare al PAC fino all'allineamento della documentazione gestionale, ivi inclusa la coerenza dei sistemi di gestione e controllo e le procedure di verifica della spesa richiesta a rimborso.

2.7 SORVEGLIANZA E VALUTAZIONE

2.7.1 Comitato di Sorveglianza del PON

Il Comitato di Sorveglianza (CdS) del PON Reti e Mobilità 2007-2013²⁰, coerentemente con le funzioni e gli adempimenti di sua competenza previsti dai regolamenti comunitari, ha il compito di assicurare, di concerto con l'AdG l'efficienza e la qualità dell'esecuzione del Programma, mediante le modalità di partecipazione rappresentate dalle sedute dei CdS dedicate al monitoraggio dell'avanzamento del Programma, dagli incontri annuali e dalle procedure scritte.

Per affrontare le problematiche attuative del Programma sono state adottate delle misure di sorveglianza dall'Autorità di Gestione o dal Comitato di sorveglianza, al fine di assicurare il miglioramento costante della qualità dell'efficacia e della coerenza del Programma Operativo, comprese le disposizioni sulla raccolta dei dati, le difficoltà incontrate e le iniziative prese per superarle.

Nella Tabella seguente sono riportate le date e le principali decisioni assunte in occasione dei diversi Comitati, in cui sono state messe in evidenza quelle ritenute di maggiore interesse:

Tabella 19 Comitato di Sorveglianza

COMITATO DI SORVEGLIANZA	
Data	Principali Decisioni Adottate
18-apr-08	<ul style="list-style-type: none"> -Approvazione Regolamento interno -Approvazione dei Criteri di selezione degli interventi -Preso atto della bozza del Piano di Valutazione, dell'Informativa sull'avvio del Programma, della pubblicazione dei bandi e dei principali adempimenti -Elaborazione di una prima versione del Piano di Comunicazione
26-mag-09	<ul style="list-style-type: none"> -Approvazione del RAE al 31.12.2008 -Approvazione della revisione n. 2 del documento "Criteri di selezione degli interventi" . -Informativa sullo stato di attuazione del PON e sulle previsioni di spesa al 31.10.2009 e Obiettivo al 31.12.2009 previsto dalla regola del "N+2" -Processo di selezione degli interventi -Aggiornamento e integrazione del documento dei criteri di selezione e informativa sulle attività di monitoraggio del PON
08-giu-10	<ul style="list-style-type: none"> -Relazione sullo stato di attuazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013 -Approvazione del RAE 2009. -Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo e sul Sistema di monitoraggio. -Informativa sul Rapporto Annuale di Controllo -Comunicazione delle modifiche ai "Criteri di selezione degli interventi" -Presentazione della revisione del Piano di Valutazione e del Gruppo di Lavoro Sostenibilità Ambientale nonché informativa sulle attività di valutazione e sul Piano di Monitoraggio Ambientale
17-mag-11	<ul style="list-style-type: none"> -Relazione sullo stato di attuazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013 -Approvazione del RAE 2010 -Aggiornamento sul Sistema di Gestione e Controllo

²⁰ Istituito con Decreto prot. 737/R.U. del 29 febbraio 2008 del Ministero Infrastrutture

	<ul style="list-style-type: none">-Modalità operative per la riprogrammazione-Informativa sull'attuazione del Piano di Valutazione e sul Piano di Monitoraggio Ambientale e di Comunicazione, nonché sul gruppo di Lavoro "Sostenibilità Ambientale del PON" con evidenza del Sistema Informativo ambientale e del PMA
31-mag-12	<p>Relazione sullo stato di attuazione del PON (avanzamento finanziario al 30 aprile 2012 degli interventi presenti nei due Decreti di Ammissione a finanziamento, previsioni di spesa e gli obiettivi "n+2", le analisi di rischio per la sorveglianza degli interventi)</p> <ul style="list-style-type: none">-Approvazione del RAE 2011-Approvazione della proposta di modifica del PON da parte dei membri del CdS e condivisione dei passi per la procedura di approvazione presso la CE-Informativa sull'attuazione del Piano di Valutazione e sul Piano di Monitoraggio Ambientale e di Comunicazione, nonché sulle prospettive per il 2014-20
05-giu-13	<ul style="list-style-type: none">-Stato di attuazione del PON alla luce dell'emanazione dei decreti del 2013-Adesione al Piano Azione Coesione-Processo di riprogrammazione del PO in atto alla data del Comitato-Avanzamento del processo di attivazione e di implementazione della Linea di Intervento I.4.1 "Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche".-Informativa sull'attuazione del Piano di Valutazione e sul Piano di Monitoraggio Ambientale e di Comunicazione
25-giu-15	<ul style="list-style-type: none">-Stato di attuazione sull'avanzamento finanziario al 30 aprile 2014 e sulle previsioni di spesa e obiettivi N+2-Illustrazione delle ultime modifiche del XI Decreto di ammissione a finanziamento degli interventi-Approvazione del RAE 2013-Illustrazione attività in corso PON Infrastrutture e Reti 2014 – 2020-Informativa sull'attuazione del Piano di Valutazione e sul Piano di Monitoraggio Ambientale e di Comunicazione

2.7.1.1 Task Force Interistuzionale

Alla fine del 2014, in prossimità dunque della scadenza del termine ultimo di ammissibilità delle spese, il Programma si caratterizzava per un'insufficiente performance finanziaria.

Per affrontare adeguatamente le problematiche attuative del Programma, come riportato all'interno del paragrafo 2.3.2 la Commissione Europea, il Governo Italiano e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno avviato una cooperazione trilaterale rafforzata, finalizzata a supportare il Ministero nella risoluzione dei nodi che hanno rallentato l'attuazione degli interventi inclusi nel PON, istituendo, all'inizio del 2015, un'apposita Task Force inter-istituzionale.

Sull'andamento parzialmente negativo del Programma aveva influito anche la procedura di sospensione e interruzione dei pagamenti, avviata nel novembre 2014 a seguito di controlli da parte della Commissione Europea e delle irregolarità riscontrate in materia di appalti pubblici. Ad essa hanno fatto seguito, nel mese di giugno 2015, dettagliate note di controdeduzione da parte dell'Autorità del Programma con il coordinamento del Gabinetto, le quali hanno assicurato ai servizi della Commissione la correttezza delle misure adottate, inducendo la Commissione stessa a disporre la revoca dell'interruzione dei termini di pagamento nel successivo mese di agosto.

E' stato all'uopo organizzato un VI ciclo di incontri di sorveglianza rafforzata su tutti i progetti: tali incontri sono proseguiti per tutto il primo semestre 2015 sui progetti maggiormente critici.

La CE ha vincolato però l'effettiva riattivazione del circuito finanziario alla stralcio delle spese già certificate derivanti da varianti contrattuali - nel caso di appalti integrati - intercorse tra progetto definitivo ed esecutivo oppure da varianti in corso d'opera. L'impatto di tale "pulizia" si è tradotto in un'ulteriore perdita di circa 30 milioni di euro.

Anche a seguito di verifiche desk, nell'ambito di attività della Task Force è stata predisposta un'apposita Banca per i dati finanziari, consolidati e previsionali. Ciò ha permesso, rispetto alle annualità precedenti, proprio in considerazione dell'istituzione della Task Force e dell'approssimarsi della chiusura della Programmazione, di far seguire ai vari incontri un'analisi tecnica dei dati forniti dai Beneficiari, in ottica di revisione sistematica delle performance fisiche e finanziarie dei progetti.

In esito a questa campagna di verifiche è emerso che, rispetto al budget complessivo del Programma, andava delineandosi una probabile perdita di risorse pari a circa 300 milioni di euro, dovuta a ritardi di attuazione di molti interventi.

Pertanto, al fine di disporre di un overbooking di progetti in grado di assorbire completamente la disponibilità finanziaria del PON e scongiurare il rischio di un disimpegno di risorse, è stata avviata una ricognizione sistematica di nuovi interventi da reperire o da ricondurre nella cornice della programmazione unitaria.

Tale attività ha permesso l'individuazione e la valutazione di 34 interventi, concludendosi con l'inserimento, nell'ambito degli atti integrativi agli Accordi di Partenariato Quadro stipulati con le quattro Regioni Obiettivo Convergenza, di 19 interventi, per un importo complessivo pari a circa 150 milioni di euro. Il parco progetti del PON è stato inoltre incrementato di ulteriori 11 progetti a titolarità di RFI e ANAS, per un importo complessivo di circa 135 milioni di euro.

Nonostante le numerose misure correttive adottate, nel mese di ottobre 2015 si riscontrava ancora un rischio di perdita risorse comunitarie di circa 48 milioni di euro, rispetto alla dotazione finanziaria del Programma di 1.832 milioni di euro. Nell'ultimo trimestre 2015, congiuntamente alla Task Force, si è proceduto allora, da un lato, ad una capillare attività di supporto ai Beneficiari per velocizzare il ciclo di spesa dei progetti e, dall'altro, ad individuare ulteriori progetti per il completo utilizzo delle risorse comunitarie: è stato così possibile recuperare ulteriori 59 milioni di euro, consentendo il superamento del budget disponibile per un importo di circa 11 milioni di euro.

Alla fine dell'**annualità 2015** si è proceduto alla rimodulazione del piano finanziario del Programma, per adeguarlo alle nuove performance finanziarie dei progetti "originari PON" e altresì garantire il finanziamento ai nuovi progetti della programmazione unitaria individuati come ammissibili.

Il processo di revisione critica delle progettualità ha infine condotto alla rimodulazione del parco progetti, per un importo complessivo di circa 1.843 milioni di euro – all'interno del quale si ritiene di aver individuato e inserito a finanziamento un ammontare di spesa solido in termini di ammissibilità e fattibilità.

Nel corso dell'**annualità 2016** l'Autorità di Gestione ha proceduto alla verifica e conseguente certificazione di circa il 50% delle spese dell'intero periodo di programmazione. In particolare

l'AdG, con l'ausilio dell'Unità di Controlli di 1 livello, ha esitato circa 220 domande di rimborso ("ddr"), per un importo di spese ammissibili di circa 770 milioni di euro.

Al fine del raggiungimento degli obiettivi è stata svolta un'attività capillare di supporto ai Beneficiari, ai quali è stato chiesto di migliorare, laddove necessario, la qualità dei documenti presentati, al fine di accelerare il ciclo di spesa dei progetti, superare i controlli e permettere le certificazioni della spesa.

2.7.2 Attività di Valutazione del PON

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

Le attività di valutazione previste dal "Piano di Valutazione del PON" e svolte durante l'attuazione del PON, sono di seguito riportate: INDICARE SOGGETTO

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

- ✓ Nel corso del 2010, si è conclusa la procedura relativa alla revisione del Piano di Valutazione del PON Reti e Mobilità. La versione aggiornata, elaborata con il contributo del Valutatore, ha subito rispetto alla prima stesura del 2008 alcune modifiche principalmente in relazione a:
 - la collocazione delle attività valutative nel quadro della politica regionale unitaria, a seguito della revoca dei PAN FAS;
 - l'affidamento e il successivo avvio del Servizio di Valutazione e la conseguente possibilità di fornire un maggiore dettaglio in merito all'articolazione delle attività;
 - la necessità di semplificare i meccanismi di governance dei processi valutativi.
- ✓ 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. Infine è stata prodotta una prima bozza del Rapporto di Valutazione Intermedia.
- ✓ Nel 2012 le attività di valutazione sono state prevalentemente caratterizzate dallo svolgimento delle analisi finalizzate all'elaborazione del Rapporto Intermedio di Valutazione e alla sua conseguente approvazione. In allegato al Rapporto sono stati inoltre forniti due approfondimenti: il primo riguardante il ruolo del PON rispetto allo sviluppo del traffico ferroviario e del combinato mare-rottaia; il secondo volto a fornire, in modo più dettagliato rispetto a quanto contenuto nello stesso Rapporto, gli esiti delle valutazioni condotte durante l'attività di analisi di rischio e di affidabilità dei dati procedurali.

- ✓ Le attività del 2013 sono state prevalentemente orientate alla produzione dei contributi valutativi inerenti l'integrazione della componente ambientale nell'implementazione del Programma, confluiti nel Rapporto denominato "*Una valutazione ambientale (più) strategica a supporto delle decisioni sull'attuale (e futura) programmazione*" consegnato nel giugno 2013. Un secondo ambito di attività ha riguardato l'aggiornamento delle valutazioni sullo stato di avanzamento complessivo del Programma. Il Rapporto di valutazione "*La dimensione e le ragioni del ritardo attuativo del PON*".
- ✓ Il 2014 è stato caratterizzato dallo svolgimento di due principali attività valutative. La prima di esse ha riguardato l'elaborazione del Quaderno del PON N. 5 "*Verso una VAS più strategica: spunti dalla valutazione in itinere del PON Reti e Mobilità 2007-2013*". Il secondo contributo si è inquadrato nell'ambito delle attività periodiche di valutazione e accompagnamento all'attuazione riguardanti il complessivo stato di avanzamento del Programma ed è scaturita da un'esplicita domanda valutativa espressa dall'Autorità di Gestione nell'ottica di una preparazione della chiusura del Programma.
Nel secondo semestre del 2014 l'attività di valutazione si è concentrata sull'avvio e sull'elaborazione di un primo rapporto di avanzamento riguardante l'approfondimento sul bando per incentivi alle imprese della logistica finanziato a valere sulla Linea di Intervento I.4.1 del PON Reti e Mobilità 2007-2013. Detto primo rapporto ha restituito gli esiti preliminari dell'approfondimento, i cui risultati conclusivi sono inclusi in un più ampio documento allegato al Rapporto Finale di Valutazione.
- ✓ L'ultimo periodo di attività ha previsto l'elaborazione della stesura definitiva del Rapporto Finale di Valutazione. Il Rapporto Finale è stato articolato su due livelli di approfondimento:
 - Il primo livello ha focalizzato l'attenzione sulla verifica finale di quanto realizzato dal Programma, sia evidenziando la capacità complessiva del PON di conseguire gli obiettivi posti a base della strategia, sia fornendo indicazioni e suggerimenti utili a implementare le azioni previste nell'ormai attuale ciclo di programmazione 2014-2020 in tema di logistica, mobilità e trasporti e con riferimento alle relative attività di gestione.
 - Il secondo livello è stato invece volto a interpretare il Rapporto Finale come un'occasione di sintesi delle attività di valutazione svolte e per tracciare un bilancio sulla loro effettiva utilità nell'accompagnare l'attuazione del Programma. La parte finale del Rapporto propone un'integrazione tra i due livelli di approfondimento orientando la propria attenzione sulla formulazione di conclusioni volte a mettere a servizio della programmazione 2014-2020 le esperienze condotte nell'ambito del PON Reti e Mobilità.

Ai fini di fornire una misura della reale capacità delle attività di valutazione di incidere positivamente sul percorso attuativo del Programma e sulla risoluzione delle criticità individuate, nel Rapporto Finale di Valutazione è contenuta una disamina, di seguito riportata, di come e quanto le analisi e raccomandazioni formulate nei diversi prodotti siano state recepite e, eventualmente, di quali siano state le motivazioni di un loro scarso utilizzo.

Tabella 20 Valutazioni e modalità di recepimento

Esiti delle valutazioni	Modalità di recepimento	Livello di recepimento
<p>Individuazione delle criticità relative ad alcuni rilevanti interventi ferroviari e sulle possibilità di attivazione di interventi sulla tratta Gioia Tauro-Taranto-Bari</p> <p><i>Riferimento prodotti: Note di Lavoro per AdG e Primo Rapporto di Valutazione Complessiva (2011)</i></p>		
<p>Le prime analisi sullo stato di attuazione del Programma e in particolare sui dati previsionali forniti hanno consentito di evidenziare un elevato fattore di rischio in relazione a tre interventi di significativa rilevanza per il PON: la variante Napoli Canello, il nodo di Bari, la stazione Vesuvio Est con risorse a rischio pari complessivamente a circa 645 milioni di euro.</p> <p>Tra le azioni correttive individuate, anche su sollecitazione della Commissione si è individuata la possibilità di potenziare gli interventi a favore della comodità nave-treno e, in particolare, l'adeguamento dell'itinerario alternativo per le merci Gioia Tauro-Taranto-Bari. A tale proposito è stato condotto un approfondimento valutativo che, tra l'altro, ha evidenziato la possibilità di realizzare interventi compatibili con la tempistica del PON per circa 200 milioni di euro</p>	<p>Anche sulla base delle valutazioni condotte si è proceduto a una revisione del quadro progettuale del Programma e avviata la riflessione in merito all'opportunità di ammettere a finanziamento opere relative alla tratta ferroviaria oggetto di approfondimento valutativo. Tale possibilità si è in seguito concretizzata nella definizione del Grande Progetto "Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria"</p>	<p>Alto</p>
<p>Individuazione delle criticità connesse all'avanzamento e alle previsioni di carattere procedurale e finanziario sul complesso degli interventi</p> <p><i>Riferimento prodotti: Primo Rapporto di Valutazione Complessiva (2011)</i></p>		
<p>Le analisi operate hanno evidenziato seri rischi in relazione al conseguimento degli obiettivi realizzativi e di spesa e la necessità di operare per un il rafforzamento delle attività di monitoraggio sull'avanzamento delle azioni</p>	<p>Avvio delle attività di cosiddetta "sorveglianza rafforzata" sull'attuazione degli interventi</p>	<p>Alto</p>
<p>Monitoraggio Ambientale</p> <p><i>Riferimento prodotti: Primo Rapporto di Valutazione Complessiva (2011)</i></p>		
<p>Realizzazione di una sezione dedicata al monitoraggio ambientale attraverso l'inserimento di funzionalità dedicate al monitoraggio ambientale degli interventi e agli iter autorizzativi ambientali.</p>	<p>Il sistema di monitoraggio si è dotato di tale componente</p>	<p>Alto</p>
<p>Raccomandazioni in merito alle attività di comunicazione e al portale web in particolare</p> <p><i>Riferimento prodotti: Ricognizione valutativa sulle attività di comunicazione Indicazioni e Primo Rapporto di Valutazione Complessiva (2010-2011)</i></p>		
<p>Eventuale ridisegno dell'home page del portale attraverso una distinzione anche grafica tra i contenuti istituzionali, "statici" (descrizione PON, finanziamento, localizzazione interventi, elenco dei progetti, elenco dei Beneficiari) e i contenuti "dinamici" relativi all'attuazione del Programma (news, eventi, rassegna stampa, ecc.).</p>	<p>Il portale web, nell'ambito di una complessiva attività di ridisegno, ha pienamente accolto le osservazioni formulate.</p>	<p>Alto</p>

Esiti delle valutazioni	Modalità di recepimento	Livello di recepimento
Raccomandazioni minori riguardanti le funzionalità e l'estetica del portale.		
Supporti valutativi finalizzati all'avvio della Linea I.4.1 Riferimento prodotti: Indicazioni a supporto strutturazione bando linea I.4.1 (2010)		
<p>Elaborazione di una ricognizione e analisi di bandi attivati volti a promuovere la cooperazione tra imprese e azioni a sostegno dell'innovazione nel settore della logistica.</p> <p>L'analisi si è incentrata sulla osservazione delle tipologie di potenziali beneficiari, l'esame delle azioni ammesse a finanziamento e della intensità dei contributi erogati, nonché dei criteri di valutazione, consentendo di individuare alcuni elementi ricorrenti e, al contempo, di isolare le esperienze maggiormente significative.</p>	<p>L'iter di attivazione della Linea di Intervento I.4.1 ha previsto l'accoglimento di alcune iniziali osservazioni soprattutto in merito all'opportunità di puntare sul tema dell'aggregazione delle imprese quale fattore di crescita dimensionale e di qualità dei servizi. Nei successivi passaggi tuttavia, anche in relazione alle criticità evidenziate nel percorso di definizione del regime di aiuto e di definitiva strutturazione del Bando tale aspetto ha assunto una rilevanza minore</p>	Medio
Raccomandazioni in merito alle attività di sorveglianza rafforzata con particolare attenzione agli aspetti di carattere finanziario Riferimento prodotti: Rapporto Intermedio di Valutazione (2012)		
<p>Focalizzazione del dialogo con i Beneficiari, oltre che sugli aspetti procedurali, sulla dimensione finanziaria e sulla capacità di raggiungere gli obiettivi di spesa, e sistematizzazione degli esiti raccolti che individuino realisticamente quei progetti che, in relazione all'eventuale permanere delle criticità emerse, non possono essere conclusi interamente o in una loro suddivisione funzionale entro il 2015.</p>	<p>Le modifiche introdotte al sistema informativo di monitoraggio e nelle modalità di confronto con i Beneficiari hanno accolto gran parte delle osservazioni formulate, entrando anche a far parte della prassi attraverso la restituzione di tali informazioni all'interno dei RAE.</p>	Alto
<p>Parziale distribuzione dei meccanismi di disimpegno a livello di progetto attraverso una più forte correlazione con i dati previsionali di spesa.</p>	<p>Tale raccomandazione non ha ricevuto un accoglimento di tipo formale, tuttavia nei successivi momenti di confronto, nei limiti delle criticità derivanti da un limitato bacino progettuale a cui attingere, si è pervenuti a un più alto livello di condivisione delle responsabilità sul raggiungimento degli obiettivi di spesa e livello di Programma</p>	Medio
<p>Ulteriore messa a sistema dei flussi informativi provenienti dall'attività di monitoraggio procedurale, controllo e certificazione della spesa, ai fini di tenere in debito conto dell'influenza di tali diverse attività nella stima delle risorse che concorrono al raggiungimento degli obiettivi di spesa annuali e intermedi.</p>	<p>Il sistema informativo ha previsto successive fasi di sviluppo che hanno incrementato di molto le funzionalità rispetto agli ambiti della certificazione e dei controlli, tuttavia il dialogo tra le diverse tipologie di dati non si è pienamente realizzato</p>	Medio
Incentivi per l'intermodalità ferroviaria Riferimento prodotti: Rapporto Intermedio di Valutazione e Nota di lavoro dedicata (2012)		

Esiti delle valutazioni	Modalità di recepimento	Livello di recepimento
Seria valutazione sulla possibilità di estendere le azioni di incentivazione alle imprese già previste e in fase di attivazione tramite un ampliamento, sia del budget, sia dell'ambito di intervento, con riferimento ad esempio ai "bonus" per il trasporto ferroviario.	Nonostante la proposta sia stata presa in considerazione, le verifiche si sono fermate a un livello preliminare anche in relazione agli ostacoli presenti in relazione al rispetto della normativa in materia di aiuti di Stato	Basso
Governance territoriale		
<i>Riferimento prodotti: Rapporto Intermedio di Valutazione (2012)</i>		
Utilizzo efficace delle azioni di governance territoriale già intraprese, attraverso un'intensificazione delle occasioni di confronto e della scansione temporale degli incontri, e un loro eventuale allargamento (con riferimento ad esempio alle due aree: piattaforma logistica della Sicilia orientale e gli interporti campani)	Nonostante le iniziative attivate in tal senso, l'efficacia delle azioni è risultata limitata anche in relazione alla presenza di una situazione di conflittualità dei diversi soggetti coinvolti	Medio
Integrazione delle attività di comunicazione		
<i>Riferimento prodotti: Rapporto Intermedio di Valutazione (2012)</i>		
Potenziare la capacità comunicativa del Programma, specie attraverso il portale web, ampliando i suoi contenuti nella direzione di divenire un punto di riferimento informativo sulle evoluzioni delle strategie comunitarie e nazionali in materia di trasporti e logistica	Nonostante un giudizio complessivamente positivo sulle attività di comunicazione e sul portale web, questa particolare raccomandazione non ha registrato un livello di recepimento significativo	Basso
Indicazioni di priorità di finanziamento derivanti dalla valutazione dei progetti in long list		
<i>Riferimento prodotti: Una valutazione ambientale (più) strategica a supporto delle decisioni sull'attuale (e futura) programmazione (2013)</i>		
La valutazione operata ha restituito un'indicazione in merito alle progettualità da ammettere a finanziamento in sostituzione delle opere affette da criticità attuative	Nei limiti derivanti dalle effettive possibilità di intervento sul quadro progettuale, le indicazioni fornite sono state recepite	Alto
Indicazioni in merito a una rivisitazione dell'approccio		
<i>Riferimento prodotti: Una valutazione ambientale (più) strategica a supporto delle decisioni sull'attuale (e futura) programmazione e Quaderno del PON N. 5 (2013 - 2014)</i>		
Rivisitazione dell'approccio alle attività di valutazione strategica attraverso una più elevata attenzione all'integrazione tra gli obiettivi ambientali e quelli economico-sociali. Valorizzazione delle valutazioni a livello di progetto e dell'integrazione tra VIA e VAS	Con riferimento alla VAS del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 tali indicazioni sono state recepite solo parzialmente	Basso
Supporti all'attività di riprogrammazione		
<i>Riferimento prodotti: Il processo di sorveglianza rafforzata: Analisi di rischio finanziario e supporto alle decisioni (2012)</i>		
Le analisi operate hanno condotto all'elaborazione di un cruscotto decisionale finalizzato a supportare l'AdG nell'assunzione delle scelte di riprogrammazione	Le attività di valutazione sono state pienamente valorizzate utilizzandone gli esiti quale base di partenza per il confronto con i Beneficiari, la Commissione e il MISE/DPS	Alto
Valutazioni sullo stato di attuazione e sulle motivazioni alla base del ritardo realizzativo		

Esiti delle valutazioni	Modalità di recepimento	Livello di recepimento
Riferimento prodotti: La dimensione e le ragioni del ritardo attuativo del PON. Indicazioni per l'attuale e il prossimo ciclo di programmazione (2013)		
La valutazione operata ha restituito un quadro sull'avanzamento realizzativo e offerto un'analisi sulle principali criticità che hanno riguardato la realizzazione degli interventi	Gli esiti delle analisi sono state utilizzate a supporto della predisposizione dei documenti di revisione del Programma Operativo, nonché come base per le azioni di miglioramento per la nuova programmazione	Alto
Replicare le iniziative di accompagnamento alla realizzazione degli interventi attraverso strumenti partenariali, nel caso migliorandoli, quali quelli sperimentati sull'attuale Programma, con particolare riferimento ai tavoli tecnici dedicati a gruppi di interventi che intervengono su uno stesso ambito territoriale.	Le indicazioni sono state pienamente recepite nella nuova programmazione attraverso la previsione delle Aree Logistiche Integrate.	Alto
Introdurre meccanismi perequativi - più o meno diretti - tra Programma e progetti per il raggiungimento degli obiettivi di spesa. Si tratta in questo caso di stabilire condizioni di premialità e sanzioni che consentano di distribuire in modo corresponsabile tra Autorità di Gestione e soggetti attuatori il presidio sul rispetto degli obiettivi di spesa.	Nonostante tale indicazione non sia stata formalmente recepita nel 2007-2013, azioni in tal senso sono previste per il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020	Alto
Incrementare ulteriormente la capacità predittiva sull'avanzamento procedurale e finanziario attraverso l'utilizzo, e l'eventuale affinamento, degli strumenti di sorveglianza rafforzata sviluppati nell'attuale programmazione.	Le azioni previste all'interno del Piano di Rafforzamento Amministrativo accolgono pienamente tale indicazione	Alto

2.7.3 Adeguatezza sistema monitoraggio

In un contesto di miglioramento dei processi interni all'Amministrazione, l'Autorità di Gestione, dando seguito ai dettami del Reg. (CE) 1083/2006 (artt. 66 e 76), e nello specifico alle finalità di sorveglianza in esso definite, si è dotata di un proprio Sistema Informativo di monitoraggio: SIPONREM, di supporto per il governo e per l'attuazione del programma.

- ✓ nell'anno 2008 è stata conclusa la procedura di gara per l'affidamento del servizio di monitoraggio del PON ed effettuata la stipula del relativo contratto. Al 31 dicembre il suddetto sistema informativo risultava in fase di progettazione.
- ✓ Durante tutto il 2009 l'Amministrazione e l'Assistenza Tecnica Monitoraggio hanno avuto un continuo confronto per analizzare quali caratteristiche il Sistema Informativo dovesse assumere per meglio adattarsi alle caratteristiche specifiche del PON "Reti e Mobilità", oltre che per dare seguito alle indicazioni dell'IGRUE in merito al protocollo unico di colloquio.
- ✓ nel gennaio 2010 il Sistema Informativo SIPONREM è entrato in funzione consentendo, in conformità a quanto definito nel Protocollo di colloquio per il

monitoraggio Unitario del QSN 2007-2013 il monitoraggio dei dati finanziari, procedurali e fisici dei progetti.

- ✓ Nel corso dell'annualità 2011, 2012, 2013 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.
- ✓ Nel corso del 2014 e 2015 le attività per l'implementazione del sistema informativo per il monitoraggio ambientale del PON Reti e Mobilità, si sono concentrate soprattutto su:
 - *analisi ed elaborazione dei dati relativi al contesto ambientale di riferimento*: sono state raccolte informazioni relative a: emissione di sostanze inquinanti in atmosfera, uso ed impermeabilizzazione del suolo, aree naturali protette, caratteristiche individuate nella Carta della Natura, vincoli paesaggistici ed aree archeologiche, Incidentalità stradale, rischi naturali (rischio idraulico e di frana);
 - *raccolta di dati relativi agli interventi finanziati dal PON* e rilevanti dal punto di vista del monitoraggio ambientale sono state caricate nel sistema informazioni relative a 15 interventi (in alcuni casi si tratta di lotti distinti riferiti ad uno stesso progetto);
 - *elaborazione (numerica/cartografica) delle informazioni relative al contesto ambientale ed agli interventi finanziati*, ai fini della definizione degli indicatori di processo e di supporto alle valutazioni nell'ambito dei report di monitoraggio ambientale;
 - *presentazione del sistema informativo* all'AdG ed ai principali stakeholders (MATTM, ISPRA, Ministero Beni culturali, RFI): principali funzionalità, modalità di utilizzo dei dati, contenuti del manuale utente;
 - *supporto all'AdG* per la stesura di documenti e la presentazione delle attività di monitoraggio ambientale al Forum PA ;
 - *manutenzione correttiva e messa a punto del sistema informativo*, discussione di possibili miglioramenti del sistema (correzione ed integrazione di funzionalità già sviluppate creazione di nuovi filtri e funzionalità per l'interrogazione del database, modalità di restituzione delle informazioni, etc.).

Le successive valutazioni condotte sul sistema di monitoraggio adottato hanno consentito di individuare alcuni punti di forza relativi a:

- l'aderenza in termini di profilatura delle utenze e processo di acquisizione, immissione e validazione dei dati, ai ruoli e alle procedure connesse con la realizzazione degli interventi;
- le funzionalità aggiuntive presenti a supporto di processi non direttamente connessi con il flusso dei dati stabiliti dal Protocollo Unico di Colloquio. Ciò con particolare riferimento all'integrazione tra i processi di gestione e controllo che concretamente si è tradotto nella realizzazione di funzionalità – aggiuntive rispetto alla precedente programmazione e a quanto richiesto dal Sistema Nazionale di Monitoraggio – a

supporto delle attività di controllo di primo e secondo livello e di certificazione delle spese.

- le potenzialità in termini di elaborazione e rappresentazione dei dati di monitoraggio e di archiviazione della documentazione (reportistica standard, analisi interattiva dei dati e soprattutto le possibilità di raffronto tra le diverse rilevazioni in virtù del consolidamento del dato dei differenti bimestri di rilevazione).

Successive evoluzioni, inoltre, sono intervenute nelle possibilità di interrogazione del sistema attraverso la moltiplicazione nelle componenti di restituzione dei dati, soprattutto con riferimento alle informazioni riguardanti l'avanzamento della spesa e l'iter di certificazione. Un altro consistente miglioramento intervenuto nel tempo, ha infine riguardato l'Area Documentale, già prevista e ulteriormente sviluppata, che ha visto aumentare significativamente la quantità delle informazioni di progetto caricate a sistema.

2.7.3.1 Monitoraggio degli aspetti ambientali

Al fine di assicurare il dialogo interistituzionale tra Autorità di Gestione, Autorità Ambientale e MISE-DPS, in data 17 marzo 2008 è stato istituito il Tavolo interministeriale di coordinamento per il monitoraggio degli aspetti ambientali del PON.

Il Tavolo ha garantito lo svolgimento di tutte le attività connesse all'integrazione della componente ambientale nella programmazione e attuazione del PON, quali la pianificazione ed esecuzione delle attività connesse al monitoraggio ambientale e l'esame di specifiche criticità insorte in corso d'opera in materia ambientale.

Nell'arco dell'anno 2009 il Tavolo Interministeriale si è riunito tre volte. A seguito delle reiterate richieste di collaborazione da parte del MATTM, l'Autorità di Gestione ha ritenuto di istituire un Gruppo di lavoro condiviso, denominato "*Gruppo di lavoro sostenibilità ambientale*" a diretta collaborazione con l'Autorità Ambientale e con l'Autorità di Gestione per tutte le attività di natura ambientale afferenti il Programma (aggiornamento della V.A.S. – attuazione del Piano di monitoraggio ambientale – supporto al Tavolo Interministeriale Ambiente).

Nel corso del 2010 è stata avviata la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) del PON Reti e Mobilità, che si configura come lo strumento metodologico ed operativo attraverso cui l'Autorità di Gestione (AdG) attua il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del Programma. Nel corso del 2011 detto Piano è stato pubblicato.

Nei primi mesi del 2012, è stato predisposto dal GdL "*Sostenibilità Ambientale del PON Reti e Mobilità*" un paper sul PMA del PON Reti e Mobilità.

Nello stesso anno l'AdG del PON Reti e Mobilità, ha partecipato ai lavori della Rete Nazionale delle Autorità Ambientali e delle Autorità di Gestione e, nello specifico, alle attività del Sottogruppo 1 *Approfondimenti tematici sul monitoraggio ambientale VAS*, fornendo contributi relativi al Piano di Monitoraggio del Programma, finalizzati alla predisposizione dell'Annuario 2012 della Rete Ambientale.

Allo stesso tempo è stato realizzato il documento "*Gli interventi del PON Reti e Mobilità. Elementi per il monitoraggio ambientale del Programma*".

Durante 2013 si è dato avvio alle attività di implementazione del PMA del PON attraverso la costituzione di un Gruppo di Lavoro appositamente dedicato (denominato GdL "Implementazione PMA del PON"), che ha fornito all'AdG un supporto specialistico su tale tema ed ha operato in stretta sinergia con il già operativo GdL "Sostenibilità Ambientale del PON". Il GdL PMA si è, pertanto, occupato della realizzazione tanto delle attività di carattere preliminare, che hanno riguardano l'insieme delle operazioni necessarie a garantire l'avvio del processo di monitoraggio ambientale del Programma, quanto delle attività di carattere operativo, che rappresentano l'insieme delle azioni finalizzate ad assicurare una costante ed efficace implementazione del PMA.

Nell'arco del 2014 il GdL "Implementazione PMA del PON" ha dato seguito alle attività avviate nel corso del 2013, in merito alla implementazione del PMA del PON, predisponendo il Secondo Report di Monitoraggio Ambientale presentato in occasione del Comitato di Sorveglianza del 25 giugno.

Il Secondo Report di monitoraggio, secondo quanto previsto dal PMA, è stato finalizzato a:

- Garantire il fattivo coinvolgimento dei soggetti detentori dei dati e delle informazioni ambientali nelle attività di implementazione del PMA - e, in particolare, nella definizione/aggiornamento dei set di indicatori e nel conseguente reperimento dei dati - anche delle ARPA, delle Autorità di Gestione e delle Autorità Ambientali dei PO FESR delle Regioni Conv, dei Ministeri maggiormente interessati, dell'ENEA e degli uffici regionali competenti per i temi trattati.
- Implementare l'inventario dei dati e delle informazioni ambientali.
- Definire il set di indicatori per il monitoraggio ambientale del PON.
- Classificare gli interventi da sottoporre a monitoraggio ambientale.
- Acquisizione ed elaborazione dei dati e degli indicatori e restituzione grafica delle informazioni.
- Verificare il grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.
- Valutazione degli esiti del monitoraggio ambientale.

A valere su tali attività e conclusione del percorso svolto nel periodo di programmazione 2007-2013, nel novembre 2015 si è conclusa l'elaborazione del III Report di Monitoraggio Ambientale del Programma. Il Report, che si configura con caratteristiche di completezza e ampiezza delle elaborazioni molto più elevate rispetto ai precedenti è costituito da due Parti (Parte I – Informazioni preliminari sul Piano di Monitoraggio Ambientale e sullo stato di attuazione del Programma Operativo, Parte II - Implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale) e da quattro Allegati (Allegato 1 Elenco degli interventi del PON Reti & Mobilità 2007-2013, Allegato 2 Schede di dettaglio degli interventi monitorati nel presente Report di Monitoraggio Ambientale 2015, Allegato 3 - Criteri per la definizione del livello di potenziale impatto per i singoli interventi, Allegato 4 - Elenco degli interventi del PON Reti & Mobilità 2007-2013: schede di valutazione del contributo dei singoli interventi al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità).

Nel Report sono restituiti gli esiti del monitoraggio che ha previsto a livello di singolo progetto un'analisi delle caratteristiche dei progetti monitorati, la valutazione sulla variazione del contesto ambientale (indicatori di contesto), la valutazione del contributo dell'intervento alla variazione del contesto (indicatori di contributo) e la valutazione dei potenziali impatti generati e del contributo dell'intervento al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità. Le informazioni per progetto sono state dunque riaggregate ai fini di operare un monitoraggio a

livello di classi di intervento corrispondenti a un'articolazione settoriale. Gli esiti di tale analisi sono stati sintetizzati nell'individuazione di due classi di intervento (ferrovie e strade) caratterizzate dal fatto di produrre una maggiore "resistenza" al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità per cui si è tendenzialmente constatato un contributo negativo rispetto alle componenti ambientali "suolo e sottosuolo" e "aree naturali e biodiversità". Inoltre è stato evidenziato un contributo negativo per la componente ambientale "aree naturali e biodiversità" per la classe aeroportuale. In fine è stata operata una valutazione complessiva a livello di Programma nell'ambito della quale sono state sintetizzate le valutazioni operate a livello di progetto e di classe di intervento.

3. ATTUAZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI

3.1 ASSE I - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE NODALI DI TRASPORTO E LOGISTICA

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".

3.1.1 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi

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 sovregionale e, parallelamente, una più efficiente organizzazione dei servizi a terra connessi a detti insediamenti.

A seguire si riportano le tabelle relative ai Core Indicators (Tabella 21) e agli Indicatori di realizzazione e di risultato (Tabella 22 e Tabella 23) dell'Asse I, nonché all'attuazione finanziaria al 31.12.2015 dell'Asse I in termini di risorse impegnate ed erogate dai Beneficiari del Programma (Tabella 24).

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Tabella 21 Core Indicators – ASSE I

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	57				1	4	5	5	6	29	43
(17) km di nuove ferrovie	0	14										3,2
(18) km di ferrovie TEN	0	485					451,7	451,7	451,7	451,7	504	572
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	490					462,7	462,7	462,7	462,7	538	604

Tabella 22 Indicatori di realizzazione – ASSE I

Indicatori di realizzazione di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017
Km di nuove ferrovie (core 17)(km)	0	9									0	3,2
Km di ferrovie TEN (core 18)(km)	0	505					451,7	451,7	451,7	451,7	504	572
Km di ferrovie ristrutturate (core 19) (km)	0	548					462,7	462,7	462,7	462,7	538	604
Porti lunghezza accosti(ml)	400	2.022,00				455	455	800	800	800	800	1.916
Porti: superficie delle banchine(mq)	3.500	90.444,00				16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	36.225	103.785
Porti: superficie dei piazzali(mq)	0	1.260.350,00									1.094.130	1.302.130
Porti: materiale rimosso Dragaggi (mc)	0	566.024,00									566.024	656.024
Porti/interporti: lunghezza raccordi ferroviari/binari (ml)	0	0										0

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Indicatori di realizzazione di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi ferroviari (mq)	0	0										0
Porti/interporti: lunghezza raccordi stradali (ml)	0	4.446,00									1.100	1.953
Porti/interporti: superficie complessiva raccordi stradali (mq)	0	0										0
Aeroporti - Superficie infrastrutturata (Air side e land side)(mq)	0	244.581,00								208.000	208.000	262.285
Impianti e sistemi tecnologici (numero)	0	85					56	56	56	56	64	69
Progetti ITS (Ferrovia)(numero)	0	2									1	1
Progetti ITS (Monitoraggio merci) (numero)	0	13									11	13
Progetti ITS (Porti)(numero)	0	0										0
Imprese beneficiarie(numero)	0	4										0

Tabella 23 Indicatori di risultato – ASSE I

Indicatori di risultato di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017
Variazione velocità massima di tracciato (km/h) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	105 km/h	+50 km					0	0	0	0	0	+51 km
Variazione capacità potenziale (treni/gg) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	83 treni/gg	+137 treni/gg					0	0	0	0	0	+31 treni/gg
Variazione estensione sistemi SCMT,SCC,..(km di linea) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	0	+238 km									0	+270 km
Variazione della capacità potenziale di movimentazione delle merci (TEUS/anno) nei porti oggetto di intervento (%)	3.091.000 TEUs	39%										124%
Numero di TEUs/anno movimentati nei porti oggetto di intervento	4.591.936	4.600.000	4.591.936	4.585.525	3.868.890	3.670.116	3.145.085	3.192.052	3.555.745	3.917.960	3.407.233	3.407.233 (2015)
Merce movimentata (1000xtonn/anno) nei porti oggetto di intervento	154.889	180.000	154.889	153.225	124.797	137.524	138.789	131.755	139.432	163.921	132.539	132.539 (2015)
Variazione della capacità (treni/gg) nei porti oggetto di intervento	8 treni/gg	70 treni/gg										0
Variazione del traffico (treni/gg) di accesso alle infrastrutture portuali ed interportuali oggetto di intervento	9 treni/gg	26 treni/gg.	9	15	11	11	11	10	13	<i>n.d</i>		0
Variazione della capacità potenziale di movimentazione degli aeromobili sui piazzali (%)	49.000 (movimenti/anno)	+0-3%	49.106	47.120	49.389	46.569	48.122	42.925	40.244	41.321	42.407	44.122
Tonnellate cargo movimentate negli aeroporti oggetto di intervento	4.300	+0-3%	4.384	4.320	3.308	2.852	1.977	2.367	1.533	1.507	1.186	1.186 (2015)
Variazione della capacità potenziale (treni/gg) negli interporti oggetto di intervento	1 treni/gg	16 treni/gg										0
Indice di efficacia tecnologica/organizzativa dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%									71,75	71,75

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Indicatori di risultato di programma Asse I	Baseline	Obiettivo	Avanzamento										
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017	
Indice di interazione telematica dei sistemi ITS oggetto di intervento	0	70%										67,25	67,25
Variazione del tratto di costa controllata (variazione tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)	n.d.	100%											n.d.
Variazione % incidentalità marittima	n.d.	-30%											n.d.
Capacità di movimentazione del capitale privato (Regimi di aiuto)	0	65%											0

Per quanto riguarda gli indicatori relativi al trasporto marittimo (fonte Assoport) il "Numero di TEUs/anno movimentati nei porti oggetto di intervento" nel 2014 e 2015 si riferisce ai porti di Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Augusta, Napoli, Palermo, Catania mentre l'indicatore "Merco movimentata (1000xtonn/anno) nei porti oggetto di intervento" è relativo ai porti di Salerno, Brindisi, Augusta, Catania, Messina, Taranto e Gioia Tauro, Napoli e Palermo.

Gli indicatori presenti in Tabella 22 restituiscono le realizzazioni avvenute nell'ambito degli interventi ricadenti nell'Asse I. Per quanto riguarda il **settore ferroviario**, i valori sono leggermente inferiori a quelli attesi a causa della presenza di un elevato numero di progetti fasizzati, molti dei quali potranno concorrere alla quantificazione degli indicatori soltanto con la loro effettiva ultimazione, prevista nell'ambito ciclo di programmazione 2014-2020.

Per quanto riguarda gli indicatori **Km di ferrovie TEN (core 18)** e **Km di ferrovie ristrutturate (core 19)** si sono registrati importanti scostamenti rispetto all'annualità 2014, con un incremento avvenuto nel corso delle annualità 2015 e 2016, strettamente connesso alla conclusione degli interventi di ammodernamento, raddoppi e manutenzione straordinaria delle linee ferroviarie.

L'incremento del valore relativo all'indicatore *Km di nuove ferrovie (core 17)* è invece ascrivibile alle realizzazioni conseguite nell'ambito del Grande Progetto Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo.

Con riferimento al **settore portuale** i risultati conseguiti in termini **realizzazione delle banchine**, pari a circa 103.000 mq sono ascrivibili alla realizzazione dei seguenti interventi:

- Autorità Portuale di Napoli - *Consolidamento Statico e adeguamento funzionale della banchina di levante del Molo Vittorio Emanuele*;
- Autorità Portuale di Messina - *Lavori di riparazione del tratto terminal del molo di sopraflutto dell'approdo di Tremestieri*;
- Porto di Messina - *Lavori di allargamento e rettifica delle banchine Vespri e Colapesce (progetto di completamento)*;
- 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.*

Per quanto riguarda l'indicatore **superficie dei piazzali (mq)** in ambito portuale, il valore realizzato al 31 marzo 2017, pari a 1.302.130 mq, è connesso all'ultimazione dei seguenti interventi:

- *Porto di Termini Imerese - Lavori di recinzione dell'area portuale ;*
- *Lavori di realizzazione del sistema tecnologico e di sicurezza per il porto di Napoli*
- *Realizzazione delle infrastrutture ed impianti necessari all'attuazione del Port Facility Plan del terminal e delle aree di competenza dell'Autorità Portuale ;*
- *Lavori di ristrutturazione, ampliamento e gestione integrata degli impianti idrici, comprendente la distribuzione e la fornitura di acqua in ambito portuale ;*
- *Porto di Brindisi - Completamento banchina di Costa Morena ;*

Anche l'indicatore **materiale rimosso Dragaggi (mc)** ha registrato valori superiori agli obiettivi previsti con 656.024 mc realizzati, di cui 566.024,00 mc realizzati nell'ambito del progetto *Lavori di regolarizzazione dei fondali del bacino di evoluzione sud e del canale portuale* e 90.000 mc realizzati nell'ambito del progetto *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.*

Per quanto riguarda infine, gli indicatori **Lunghezza accosti (ml)** e **lunghezza raccordi stradali (ml)** i risultati conseguiti sono leggermente inferiori alle attese; ciò è imputabile all'assenza dei valori ascrivibili al Grande Progetto Porto di Augusta, i cui risultati saranno quantificabili nel prossimo ciclo di Programmazione.

Nella tabella 23 si riportano gli indicatori di risultato relativi agli interventi compresi nell'asse I. Per quanto riguarda i progetti ferroviari i risultati in termini di "Variazione della velocità massima di tracciato" sono in linea con gli obiettivi previsti a inizio programmazione.

Per quanto riguarda l'indicatore di variazione della capacità potenziale dei treni nella rete ferroviaria oggetto di intervento il risultato finale è pari a 31 treni/gg a fronte di un valore programmato pari a 137 treni/gg. La differenza che si rileva tra valore atteso e valore concluso è da riferirsi in parte a un mero errore materiale nel calcolo del valore target per il quale è stato considerato, relativamente a un progetto, il valore di capacità potenziale complessiva (comprensiva della baseline) e non solo l'aumento ottenuto tramite la realizzazione dell'intervento. Considerando il valore corretto di aumento della capacità potenziale di tale progetto il target risulta pari a 79 treni/gg. Come conseguenza il valore concluso pari a + 31 treni/gg andrebbe correttamente confrontato con il valore obiettivo di + 79 treni/gg.

Il motivo del mancato raggiungimento del target atteso va ricercato nel ritardo attuativo del Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS Carini, progetto che dispiegherà i relativi risultati nell'ambito della programmazione 14-20. Come conseguenza della fuoriuscita dal calcolo dell'indicatore del Grande Progetto "Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS Carini" anche la baseline risulta essere inferiore e pari a un valore medio di 59 treni/gg.

In merito all'indicatore "Variazione estensione sistemi SCC SCMT nella rete ferroviaria oggetto di intervento" il risultato si attesta su 270 km di linea a fronte di un valore programmato pari a 238 km.

Con riferimento al settore portuale la presenza degli indicatori della tipologia di 'utilizzo' (*numero di TEUs/anno movimentati nei porti oggetto di intervento; merce movimentata (1.000xtonn) nei porti oggetto di intervento; tonnellate cargo movimentate negli aeroporti oggetto di intervento*) da evidenza dell'andamento dei traffici dal 2007 al 2015 in tutti i nodi oggetto di finanziamento del PON. Osservando quanto esposto in tabella si evince che dopo la grave crisi economica che ha duramente colpito il settore del trasporto via mare ed aereo si è verificata un'inversione del trend nel 2013, una buona tenuta nel 2014 seguita da un nuovo ridimensionamento dei valori nel 2015.

Per quanto riguarda i porti ammessi a finanziamento nel PON 2007-2013 l'andamento nel corso degli anni è molto differenziato. Con riferimento ai porti di transhipment, mentre Gioia Tauro mostra un andamento altalenante che riflette l'attuale situazione economica, Taranto è stato interessato da un azzeramento dei traffici dovuto al mancato completamento dei lavori di dragaggio sul molo polisettoriale. In merito ai porti di gateway più importanti tra quelli di riferimento, il porto di Napoli mostra un andamento decrescente a seguito di problematiche di dragaggio mentre Salerno registra un buon andamento dei traffici.

Con riferimento al cargo aereo il dato esposto in tabella fa riferimento al solo Aeroporto di Palermo. Occorre considerare che per il settore aereo il valore conseguito è inferiore a quello atteso: le tonnellate di merci sono passate da 4.300 (valore di baseline) a 1.186 nel 2015, mostrando un ridimensionamento sia del trasporto merci che del trasporto di posta via aerea. Nonostante questo, si osserva come gli interventi che insistono sull'Aeroporto di Palermo abbiano consentito un miglioramento dei livelli di safety attraverso il perseguimento dei seguenti fondamentali obiettivi:

- incremento degli spazi di manovra e pertinenza degli aeromobili;
- limitazione delle interferenze tra la viabilità dei mezzi di rampa e le direttrici di manovra degli aeromobili;
- semplificazione gestionale delle attività di piazzale;

- riduzione del traffico veicolare;
- riorganizzazione e incremento delle aree destinate ai mezzi di rampa;
- miglioramento dei valori di illuminazione delle piazzole.

Progressi finanziari e materiali

Tabella 24 Importi impegnati ed erogati – ASSE I

Asse I	Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
		Impegni	Pagamenti certificati	Impegni	Pagamenti
	(a)	(b)	(c)	(b/a)	(c/a)
Totale asse	€ 811.112.763,00	€ 1.130.897.136,93	€ 806.056.820,32	139%	99,38 %

L'importo indicato nella colonna C "pagamenti" si riferisce alla spesa sostenuta dai beneficiari e certificata alla CE..

Analisi qualitativa

L'Asse I - Sviluppo delle infrastrutture nodali di trasporto e logistica - è stato concepito per conseguire l'obiettivo specifico di contribuire alla realizzazione di un armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale. Vale la pena ricordare come tale obiettivo sia stato a sua volta articolato in 4 obiettivi operativi del PON (vedi par. 3.1.1).

Tali obiettivi sono stati perseguiti mediante le relative linee di intervento che hanno finanziato complessivamente 57 interventi per un ammontare pari al 44% della dotazione del Programma.

Al conseguimento dell'**Obiettivo operativo I.1.** "Promuovere lo sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico con riferimento alle infrastrutture fondamentali di interesse Ue (Corridoi I e 21)", sono state dedicate 2 linee di intervento:

- Linea di intervento I.1.1** "Potenziamento del Corridoio Berlino – Palermo":
- Linea di Intervento I.1.2** "Potenziamento e riqualificazione di sistemi portuali (Autostrade del Mare – Corridoio 21)".

La linea I.1.1 ha finanziato interventi pari al 34% del Programma e consta di 20 interventi, funzionali al miglioramento della rete ferroviaria nonché all'aumento dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi di trasporto ad essa connessi. Si tratta dunque sia di interventi di potenziamento infrastrutturale, quali raddoppi e ammodernamenti, sia di interventi tecnologici soprattutto sulla Rete TEN-T volti ad aumentare la velocità di trasporto delle merci.

In merito alla linea I.1.2, nell'ambito del processo di accelerazione della spesa e seguendo le indicazioni della CE all'utilizzo dell'*overbooking* per conseguire il massimo livello di rendicontazione della spesa, l'Autorità di Gestione ha ritenuto opportuno ammettere a finanziamento progettualità in *overbooking* selezionate dalla long list del PON, inserendo

interventi capaci, per natura e avanzamento procedurale, di produrre spesa rapidamente, nel rispetto dell'impianto strategico e *l'earmarking* di Programma.

La linea di intervento, ha pertanto finanziato complessivamente 22 interventi ricadenti in 9 porti delle regioni Convergenza. Tra questi i 2 Grandi Progetti dell'Autorità Portuale di Salerno e Augusta che saranno completati con il PON 2014/2020. I restanti interventi hanno contribuito al potenziamento e al miglioramento generale delle infrastrutture portuali. Taluni hanno realizzato un aumento di accessibilità a seguito di potenziamento dei collegamenti.

In merito all'**Obiettivo operativo I.2**. "*Potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell'intermodalità*", sono due e le Linee di Intervento attivate all'interno dell'obiettivo.

Per quanto riguarda la **L.d.I I.2.1**. "*Potenziamento del sistema aeroportuale*", è rilevante riportare la principale valutazione effettuata dall'AdG in accordo con l'Organismo Intermedio (ENAC), ha riguardato l'impossibilità di finanziare interventi aeroportuali di tipo infrastrutturale nella futura programmazione 2014-2020, così come stabilito nell'Accordo di Partenariato. Ciò ha comportato, vista la necessità di tutelare interventi avviati e con impegni giuridicamente vincolanti assunti ma in forte ritardo di attuazione, di garantire la loro copertura finanziaria con risorse nazionale. A tal fine, 8 dei nove interventi selezionati da ENAC e ammessi a finanziamento sul PON dall'AdG, sono stati inseriti all'interno del PAC (tabella 18 pag 56). L'intervento "Ampliamento del piazzale di sosta AAMM" dell'aeroporto di Palermo, è rimasto all'interno del PON in quanto unico in grado di garantire un livello di attuazione procedurale compatibile con i tempi della programmazione. Nel corso del 2014, l'intervento è stato suddiviso in due parti per esigenze gestionali e alla data di presentazione del presente Rapporto risultano entrambi conclusi.

In merito alla **L.d.I I.2.2**. "*Sviluppo di infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci*", considerata la rilevanza strategica della tipologia di interventi finanziati all'interno di tale Linea di Intervento, e considerato i ritardi accumulati anche e soprattutto in seguito alla problematica relativa agli aiuti di Stato, si è pensato, a tutela della strategia stessa, di garantire, in un primo momento, la loro copertura finanziaria con risorse nazionali, successivamente si è avviata la procedura di verifica di ammissibilità a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Pertanto, gli interventi relativo all'Interporto di Bari "*Fascio di binari di presa e consegna Interporto di Bari*", all'Interporto di Marcianise ("*Strada di collegamento*" e "*Raddoppio della presa e consegna*") e a quello di Catania "*Polo Intermodale*" sono stati inseriti nel PAC (tabella 18 pag 56). tra gli interventi in salvaguardia.

Nell'ambito dell'**Obiettivo Operativo I.3**, declinato 3 linee di Intervento, si sono succeduti una serie di aggiustamenti legati alle attività di sorveglianza condotte e che hanno permesso l'individuazione di criticità progettuali tali da pregiudicare l'effettiva realizzazione dell'operazione finanziata. Tale processo di analisi ha condotto alla programmazione degli interventi relativi alle Linee di Intervento. Gli interventi complessivamente finanziati sono stati 13 di cui 11 di Uirnet e uno della Regione Puglia e uno dell'Agenzia delle Dogane. Gli interventi in questione sono stati orientati a offrire servizi di sistema al settore della logistica merci. Il Modulo DG Base si occupa principalmente di fornire strumenti di controllo e gestione del rischio al decisore pubblico. Gli altri moduli erogheranno servizi mirati a coadiuvare l'organizzazione della catena logistica al fine di aumentare l'efficienza degli scambi e della gestione operativa. Gli utenti di questi servizi saranno operatori logistici localizzati nelle Regioni Obiettivo Convergenza e saranno in maggior parte autotrasportatori. I servizi che saranno offerti, grazie all'implementazione di questi progetti, sono mirati allo

sviluppo delle economie dei territori attraverso il miglioramento dell'efficienza grazie allo scambio di informazioni per il coordinamento tra operatori, l'ottimizzazione dei processi, procedure e dei sistemi informativi compresa la gestione del traffico e sistemi elettronici di trasmissione.

In merito all'*Obiettivo Operativo I.4 "Sostenere e incentivare la domanda di operatori privati del settore della logistica"*, cui corrisponde la sola **Linea di Intervento I.4.1** "Regimi d'aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche", l'Amministrazione aveva predisposto un invito alla presentazione di proposte progettuali ed infine aveva valutato e selezionato un totale di 15 progetti ammissibili. Tuttavia a causa delle difficoltà attuative della linea e alla tempistica di realizzazione, il Ministero ha considerato la possibilità di finanziare gli interventi con risorse PAC.

Nel suo complesso, l'attuazione dell'Asse I pur avendo fatto registrare ritardi e difficoltà di diversa natura in merito ad alcune linee di intervento, consente di poter rilevare un contributo importante al raggiungimento degli obiettivi programmati.

In prima battuta l'avanzamento degli indicatori di realizzazione fisica evidenzia per gli interventi in ambito ferroviario e portuale un consistente contributo materiale apportato in termini di realizzazioni di opere infrastrutturali. Tale avanzamento viene registrato nonostante il ritardo attuativo di 15 interventi che alla data di presentazione del presente rapporto risultano fasizzati e pertanto non conclusi.

Il contributo degli interventi attuati nell'ambito dell'Asse I è particolarmente rappresentabile e quantificabile nei termini previsti dagli indicatori Core²¹ della CE e offre un dato quantitativo e qualitativo degli obiettivi dell'Asse ed evidenza del pertinenti le tratte ferroviarie ricadenti nella rete TEN-T. Da questo si rileva che gli interventi realizzati mediante al linea I.1.1 hanno consentito la ristrutturazione e l'innalzamento degli standard di circa 572 Km di ferrovie ricadenti nella rete TEN-T a cui ha corrisposto, sulle tratte oggetto di intervento, un aumento di dotazione di sistemi tecnologici per l'aumento anche della sicurezza, una velocizzazione e un aumento della capacità di veicolazione di treni e merci.

3.1.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Nel corso dell'attuazione degli interventi finanziati da tale Asse, i problemi più frequenti riscontrati sono attribuibili ai forti ritardi determinati dai vincoli posti dalla normativa nazionale e ai ritardi manifestatesi nella realizzazione delle progettazioni.

Non trascurabile è stato poi l'impatto della normativa legata al tema degli aiuti di Stato. La sussistenza di situazioni non ancora definite per alcuni di questi interventi, infatti, non ha consentito ad alcuni Beneficiari il perfezionamento delle risultanze di gara, con ripercussioni sulle tempistiche di attuazione dell'intervento e, in generale, sull'avanzamento della spesa di programma.

Rispetto all'implementazione degli interventi ferroviari, è stata necessaria da parte dell'AdG un' incessante attività di stimolo e raccordo istituzionale tra diversi enti coinvolti nella concessione delle autorizzazioni amministrative alla realizzazione delle importanti opere infrastrutturali.

Ciò è stato fondamentale in alcuni casi come:

²¹ La CE richiede a tutte le AdG dei PO FESR, l'identificazione e la quantificazione di un numero limitato di indicatori, denominati Core Indicators. Working Document n.7 della CE " Indicative Guidelines on Evaluation Methods: Reporting on Core Indicators for the European Regional Development Fund and the Cohesion Fund"

- gli interventi ferroviari riferiti all'itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari, per la necessità di istituire un Tavolo Tecnico che mirasse a rispondere alle sollecitazioni pervenute dalla Commissione Europea;
- l'adeguamento della linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria, per i rallentamenti nell'istruttoria di Legge Obiettivo (ex Legge n. 443/2001);
- il "Potenziamento Itinerario Gioia Tauro - Taranto: 1^a fase potenziamento tratta Metaponto – Sibari -Bivio S. Antonello", per lunga interlocuzione con la Commissione completata con la Decisione n. C(2014) 8167 del 29.10.2014. Questo intervento ha interessato anche l'Asse II;
- l'intervento "Velocizzazione della linea ferroviaria Catania - Siracusa: Tratta Bicocca-Targia", la cui tardiva pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Delibera di approvazione della Progettazione Definitiva per l'intervento, avvenuta in data 18 ottobre 2014, ha comportato ritardi procedurali.

Relativamente agli Interporti, per i quali l'AdG ha posto in essere tutte le competenze specifiche necessarie, sono emerse una serie di criticità legate:

- al rispetto delle tempistiche di ammissibilità della spesa nell'ambito dell'attuale periodo di programmazione;
- ai mutati scenari politico-amministrativi locali;
- alla necessità di attivare una serie di incontri per la sorveglianza rafforzata degli interventi che hanno fatto emergere notevoli criticità in merito a due interventi gravanti sull'area interportuale di Bari: scalo Pubblico e ACC Bari Lamasinata.

Anche il settore degli Interventi portuali ha accusato l'impatto dell'importante Sentenza Leipzig-Halle che ha generato non poche incertezze interpretative. La sussistenza di situazioni non ancora definite per alcuni di questi interventi, infatti, non ha consentito ad alcuni Beneficiari il perfezionamento delle risultanze di gara, con ripercussioni sulle tempistiche di attuazione dell'intervento e, in generale, sull'avanzamento della spesa di programma.

A titolo di esempio si riportano alcuni casi:

- *Hub portuale di Augusta*. L'intervento è stato oggetto di un tormentato iter approvativo della scheda Grande Progetto, conclusosi solo nel mese di marzo/aprile 2013, determinato in particolare dalla sopraggiunta interpretazione della CE secondo la quale il finanziamento pubblico per la realizzazione di investimenti infrastrutturali, potrebbe costituire un aiuto di Stato, ai sensi dell'articolo 107, 1 del TFUE. Inoltre, si è proceduto all'accorpamento del primo e secondo stralcio di progetto che ha richiesto la contestuale elaborazione di ulteriori caratterizzazioni (richieste ogni due anni poiché in zona SIN) e la definizione di soluzioni di progettazione alternative.

l'AdG ha condotto diversi incontri di sorveglianza con il beneficiario, che hanno coinvolto anche la direzione dei lavori e le ditte esecutrici. In ogni caso, l'AdG ha poi previsto di dividere in fasi l'intervento con la programmazione 2014-2020, *stralciando* l'intervento Ampliamento Piazzali, originariamente inserito all'intero della scheda GP .

- "Potenziamento dell'Hub portuale di Gioia Tauro". E' stato necessario attivare 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.

Successivamente il bando è andato deserto ed il Ministero delle Infrastrutture ha chiesto conferma dell'immutato interesse a realizzare l'intervento

- *"Porto di Brindisi - Completamento banchina di Costa Morena"*. Questo progetto è stato bloccato per anni a causa di un contenzioso sulla gara, conclusosi solo il 22.01.2015 con la sentenza definitiva del Consiglio di Stato

- *"Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema di trasporti Salerno Porta Ovest – I e II lotto"*. Si sono registrati forti rallentamenti per problematiche legate allo smaltimento dei materiali di scavo e agli espropri, che hanno in diverse occasioni causato il blocco parziale delle attività e del cantiere. L'Autorità di Gestione, a seguito di diverse interlocuzioni con tutti i soggetti interessati alla realizzazione dell'opera, ha monitorato costantemente l'avanzamento della spesa per capire quanto il progetto potesse spendere entro dicembre 2015.

3.2 ASSE II - POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA SISTEMI LOCALI E SISTEMA INFRASTRUTTURALE SUPERIORE

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

A seguire si riportano le tabelle relative ai Core Indicators (Tabella 25) e agli Indicatori di realizzazione e di risultato (Tabella 26 e Tabella 27) dell'Asse II, nonché all'attuazione finanziaria al 31.12.2015 dell'Asse II in termini di risorse impegnate ed erogate dai Beneficiari del Programma (Tabella 28).

Tabella 25 Core Indicators – ASSE II

Indicatori Core (CE)	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017
(13) Numero progetti (Trasporti)	0	61				1	4	4	6	8	38	49
(14) km di nuove strade	0	0										
(15) km di nuove strade TEN	0	0										
(16) km di strade ristrutturate	0	45									29,47	37,2
(17) km di nuove ferrovie	0	16					6	6	6	6	6	16,5
(18) km di ferrovie TEN	0	342					276,49	276,49	276,49	281,49	859	936
(19) km di ferrovie ristrutturate	0	679					270,49	270,49	313,79	313,79	878	943

Tabella 26 Indicatori di realizzazione – ASSE II

Indicatori di realizzazione di programma	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017
Asse II												
Km di nuove ferrovie (core 17) (km)	0	16					6	6	6	6	6	16,5
Km di ferrovie TEN (core 18) (km)	0	342					276,49	276,49	276,49	281,49	859	936
Km di ferrovie ristrutturate (core 19) (km)	0	679					270,49	270,49	313,79	313,79	878	943
Km di nuove strade (core 14) (km)	0	0										0
Km di strade ristrutturate (core 16)	0	45									29,47	37,2
Progetti ITS (Ferrovia) (numero)	0	14							1	1	32	32
Progetti ITS (Aeroporti) (numero)	0	2								1	1	2
Progetti ITS (Porti) (numero)	0	0										0
Impianti e sistemi tecnologici (Ferrovie) (numero)	0	95					76	76	76	76	103	124
Impianti e sistemi tecnologici (Aeroporti) (numero)	0	4				1	1	1	1	1	3	7
Impianti e sistemi tecnologici (Strade) (numero)	0	0									3	3

La tabella sopra riportata, evidenzia i risultati conseguiti dal Programma in termini di realizzazione fisica nell'ambito dell'Asse II. I risultati più significativi si sono registrati nel **settore ferroviario**, con valori superiori a quelli previsti per tutti e tre gli indicatori. In particolare, i km di ferrovie realizzati sono nettamente superiori ai valori prefissati, come conseguenza dell'ultimazione avvenuta nel biennio 2015 e 2016 di importanti interventi, tra cui *raddoppi e interventi di manutenzione straordinaria delle linee ferroviarie*. Per quanto riguarda l'indicatore *Km di nuove ferrovie* si evidenzia il contributo significativo del Grande Progetto *Metaponto – Sibari – Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria* che ha fatto registrare un importante avanzamento fisico con la realizzazione di 10,5 km di nuove ferrovie.

Per quanto riguarda il settore stradale, come riportato al paragrafo 2.1, il risultato conseguito in termini di strade ristrutturate è ascrivibile al Grande Progetto *S.S. 16 "Adriatica" - tronco: Foggia-Cerignola* per un valore pari a circa 19 km ristrutturati, al Progetto *SS 96 Barese - Adeguamento direttrice Bari-Matera: Tronco Altamura - Matera - 2° Lotto. Dall'innesto con la SS 96 (km 81+300 SS 96) al km 10+150* con 10 km di strade ristrutturate, all'intervento *SS Gioia del Colle, tronco: Bari – Taranto - Completamento funzionale e messa in sicurezza tra il km. 7+200 ed il km. 44+500* per un valore di circa 8 km ristrutturati e all'intervento *SS 114 Orientale Sicula - Lavori di ricostruzione del Ponte Primosole sul fiume Simeto tra i km. 109+740 e 110+010*.

Il numero dei progetti ITS realizzati, in linea con gli obiettivi attesi, dimostra la capacità attuativa del Programma nell'ambito del settore. Al 31 marzo 2017 risultano infatti conclusi 32 interventi in ambito ferroviario e due nel settore aeroportuale ascrivibili al Progetto *Centro di Controllo d'Area di Brindisi* (Adeguamento infrastrutture e realizzazione cabina elettrica e MODO S).

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

Tabella 27 Indicatori di risultato– ASSE II

Indicatori di risultato di programma Asse II	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017
Variazione velocità massima di tracciato (km/h) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	115 km/h	+40 km/h					0	0	0	0	0	+ 60 km/h
Variazione capacità potenziale (treni/gg) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	80 treni/gg	+55 treni/gg					0	0	0	0	0	+28 treni/gg
Variazione estensione sistemi SCMT,SCC,...(km di linea) nella rete ferroviaria oggetto di intervento	34 km	650 km									506 km	683 km
Indice di efficacia di rilevazione	93,4	>94%									97%	97%
Variazione del tratto di costa controllata (variazione tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)	n.d	100%										0
Variazione % incidentalità marittima	n.d.	-30%										0
Percentuale di adeguamento a livello di servizio superiore nella strade oggetto di intervento	0	100%									43%	57%
Variazione dell'incidentalità sulle strade oggetto di intervento	- 3,9%	n.d.	-3,9%	31%	-43%	-17%	40%	-43%	25%	20%	-50%	-50% (2015)

I risultati dei progetti ferroviari afferenti l'asse II rilevano un incremento della velocità massima di tracciato (km/h) pari a 60 km/h a fronte di una variazione attesa pari a 40 km/h.

Per quanto riguarda l'indicatore Variazione di capacità potenziale della rete ferroviaria oggetto di intervento il valore concluso pari a 28 treni/gg è inferiore rispetto al *target* atteso. Tale risultato è da imputare alla mancata conclusione di alcuni Grandi Progetti che sono stati divisi in fasi tra le due programmazioni (Velocizzazione Catania Siracusa, Metaponto Sibari Paola, Raddoppio Bari S.Andrea Bitetto). Come conseguenza della eliminazione di questi interventi dal calcolo dell'indicatore anche la baseline ha subito una modifica e risulta pari a una media di 19 treni/gg.

L'indicatore di variazione dell'estensione dei sistemi SCC, SCMT ha ottenuto un valore pari a 683 km di rete a fronte di un valore programmato pari a 650 km. Alcuni degli interventi che contribuiscono al raggiungimento di tale risultato sono: Raddoppio Bari Taranto, SCC Sottosistema Terra Sicilia, SCC Bari-Taranto.

Nell'ambito dei progetti relativi allo sviluppo e potenziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto alla navigazione aerea si rileva una buona performance in termini di risultati raggiunti. In particolare, ai fini del raggiungimento del *target* atteso occorre citare gli interventi:

- Aeroporto Napoli Capodichino - Ammodernamento dei sistemi radar primari e secondari di avvicinamento;
- (R) Sito Masseria Orimi - Innovazione Tecnologica Sistemi di Sorveglianza;
- (R) Innovazione Tecnologica Sistemi Di Sorveglianza – Ustica.

Per quanto riguarda gli interventi stradali si riscontra un valore concluso leggermente inferiore al *target* atteso. Questo risultato sarà notevolmente incrementato con il completamento di tre interventi stradali (S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari, 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, 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) compresi nell'ambito dei progetti non funzionanti al 31.03.2017.

Inoltre si osserva come dal 2015 al termine di chiusura del Programma vi sia stato un avanzamento dell'indicatore dettato dalla chiusura entro il 31.03.17 dell'intervento 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.

L'altro indicatore relativo alla Variazione dell'incidentalità sulle strade oggetto di intervento (calcolato sulla base di dati di fonte ACI) è stato aggiornato a partire dall'annualità 2008 inserendo i dati relativi al numero di incidenti avvenuti sulle chilometriche oggetto di intervento del Grande Progetto SS 16 Adriatica tronco Foggia – Cerignola, dell'intervento SS 96 Adeguamento direttrice Bari –Matera: tronco Altamura – Matera e dell'intervento SS 114 Orientale sicula – Lavori di ricostruzione del Ponte Primosole sul fiume Simeto.

Il calcolo ha riguardato tali progetti in quanto essendosi conclusi i lavori al massimo nel 2011, è stato possibile verificare l'andamento dell'incidentalità negli anni successivi al completamento dell'intervento rispetto alla fase *ante operam*. Dall'analisi dei dati emerge che mentre l'incidentalità è rimasta pressochè invariata per la SS 96 e la SS114 i principali risultati in termini di riduzione dell'incidentalità sono riscontrabili sulla SS 16. A fronte di un

valore medio del numero di incidenti pari a 18 nel biennio 2007-2008 (fase *ante-operam*) si perviene dopo l'ammodernamento dell'infrastruttura a una media del numero di incidenti nell'ultimo biennio di riferimento pari a 9. Osservando invece le variazioni percentuali si osserva nell'ultimo anno una riduzione dell'incidentalità pari al 50%.

Progressi finanziari e materiali

Tabella 28 Importi impegnati ed erogati– ASSE II

Asse II	Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
		Impegni	Pagamenti certificati	Impegni	Pagamenti
	(a)	(b)	(c)	(b/a)	(c/a)
Totale asse	€ 972.328.817,00	€ 1.180.976.565,04	€ 955.069.785,53	121%	98,22 %

L'importo indicato nella colonna C "pagamenti" si riferisce alla spesa sostenuta dai beneficiari e certificata alla CE.

Analisi qualitativa

L'Asse II, articolato in 2 obiettivi operativi (II.1 e II.2) ha finanziato complessivamente 61 interventi per un valore complessivo di circa pari 960 Meuro, che rappresenta il **50%** della dotazione finanziaria dell'intero PO.

L'Obiettivo Operativo II.1 "Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali" è stato declinato 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).

Complessivamente la linea II.1.1 ha finanziato 21 interventi tra cui 7 grandi progetti, per un ammontare di circa 568,5 Meuro, vale a dire il 30% della dotazione del Programma.

Con riferimento ai relativi interventi ferroviari si evidenziano nei vari ambiti regionali diversi progetti funzionali all'eliminazione di criticità infrastrutturali puntuali, tali da causare rallentamenti e colli di bottiglia con ripercussioni negative per quanto concerne la sicurezza e la velocità della circolazione ferroviaria. Si rilevano in particolar modo gli interventi di *Upgrading e messa in sicurezza di impianti* utili al potenziamento del traffico merci, progetti portati su Asse I, con eccezione di *Upgrading e messa in sicurezza di impianti* utili al potenziamento del traffico merci - Regione Puglia che permane su Asse II.

L'avanzamento rappresentato dagli indicatori di realizzazione e di risultato, trattato al precedente paragrafo, fotografa il contributo di tale linea di intervento alla velocizzazione e all'aumento di capacità delle linee interessate dalle operazioni. Soprattutto si evidenzia l'incremento considerevole dell'estensione dei sistemi SCMT e SCC alla rete ferroviaria interessata dagli interventi.

In merito agli interventi stradali afferenti all'Obiettivo Operativo II.1 "Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali", (Linea di Intervento II.1.2 "Potenziamento dei collegamenti stradali e autostradali"), l'Autorità di Gestione ha provveduto ad una rimodulazione del Parco progetti selezionato, in particolare

agendo sulla ripartizione tra quote PON e quote PAC, conseguente ad una attenta analisi delle previsioni di spesa fornite dal Beneficiario.

Gli interventi finanziati hanno conseguito un adeguamento ad un livello di servizio superiore e una riduzione del livello di congestione e di incidentalità.

La linea di Intervento ha consentito di conseguire nel suo complesso, grazie ai progetti ad oggi conclusi, la ristrutturazione di 37,2 Km di strade ristrutturate (Core Indicator CE n.16) che diventeranno 70,77 Km ad avvenuta ultimazione degli interventi non conclusi al 31/03/2017.

L'Obiettivo Operativo II.2 *"Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica"*, 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 si rappresenta che ha finanziato 19 interventi di potenziamento tecnologici in ambito ferroviario per un valore pari al 10% della dotazione del Programma.

A valere su tale linea, si segnala in particolare la realizzazione dell'intervento Railway Vehicle Management System (2,9 mln €) che, gestendo le operazioni di manovra dei rotabili ed essendo inserito all'interno dello stesso ambito territoriale di PIL – fase III, completa lo scenario dei servizi gratuitamente disponibili e forniti agli operatori commerciali.

Si evidenziano ancora altri due progetti tecnologici: Piattaforma di Gestione Operativa Del Rischio Ambientale (Gora, 2,3 mln €) che prevede la realizzazione di strumenti di supporto sistemico alla programmazione, al monitoraggio ed alla gestione delle merci pericolose e Progetto per la definizione di strumenti per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria per il trasporto delle Merci (IFMerci) nel territorio delle Regioni Obiettivo Convergenza (3,2 mln €) con cui il Beneficiario intende fornire: strumenti on-line per diffondere, alle imprese che effettuano trasporto merci, il Prospetto Informativo Rete; strumenti che consentano la Gestione di un "Catalogo" delle tracce merci disponibili (che tenga conto delle tracce vendute e di quelle che si sono rese disponibili) e la selezione facilitata con ridotto tempo di ciclo tra la richiesta e la risposta; strumenti per il trattamento della richiesta di utilizzo di capacità per trasporti merci, sia durante la progettazione dell'orario, che in gestione operativa, integrati con l'ultimo miglio.

In ambito stradale sono stati portati a termine n. 3 interventi di cui due relativi al monitoraggio rispettivamente nell'area metropolitana Taranto – Brindisi e nell'area di Lecce ed il terzo riguardante l'ampliamento, nella rete stradale localizzata nelle Regioni Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, di un sistema di rilevamento dati di traffico, tramite la fornitura, la posa in opera, la messa in funzione, la calibrazione di un Sottosistema di monitoraggio del traffico (235 nuove postazioni di rilevamento), un Sottosistema di rilevazione del peso (17 postazioni di rilevamento del traffico e del peso in movimento Weight-In-Motion) e un Sistema di front-end per assicurare la completa integrabilità e compatibilità tra il sistema attuale e quello oggetto del presente appalto.

Infine, con riferimento alla Linea di Intervento II.2.4 si riporta che sono stati finanziati 9 interventi di potenziamento tecnologico attuati da ENAV spa in 5 aeroporti che si concludono tutti entro il 31 marzo 2017.

3.2.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Per quanto riguarda l'Asse II, si sono riscontrate fin dal 2010 importanti criticità che hanno comportato un forte rallentamento nell'attuazione, dovuto ad attività di verifica espletate a seguito di problematiche intervenute su due progetti ferroviari dell'Asse 1. Tali criticità hanno portato alla modifica della lista degli interventi già ammessi a finanziamento. Tali criticità hanno avuto dei riflessi sull'attuazione di questo Asse poiché hanno comportato l'inserimento di alcune progettualità afferenti il suo Obiettivo specifico e la necessità di istituire un Tavolo Tecnico Ferroviario.

In seguito a ciò è emerso un nuovo quadro degli interventi ferroviari finanziati, che è stato formalizzato, a seguito dell'espletamento delle corrette procedure valutative, attraverso l'emanazione del Decreto prot. n.10288 del 27.09.2010.

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

- a) Per alcuni Grandi Progetti i tempi d'istruttoria da parte dei Servizi della CE hanno subito interruzioni ripetute per la necessità, da un lato, di un approfondimento in materia di standard ERTMS, e, dall'altro, di aiuti di Stato; quest'ultimo ha portato a far corredare ogni Dossier con la "Griglia analitica per le infrastrutture n. 1 – griglia analitica generale", che esclude la fattispecie dell'aiuto di Stato per gli investimenti in infrastrutture ferroviarie.
- b) Per l'intervento di "*Velocizzazione Catania-Siracusa, tratta Bicocca Targia*", il completamento della progettazione definitiva ha richiesto azioni mirate ad identificare nell'ambito del progetto originario una fase funzionale, con tempistiche compatibili con quelle della programmazione in corso e che, allo stesso tempo, garantisca il conseguimento dei benefici inizialmente attesi. Notevoli tempi ha richiesto poi l'approvazione della progettazione definitiva in Conferenza dei Servizi (luglio 2012) e da parte del CIPE (18/04/2014) nonché il completamento dell'istruttoria da parte dei Servizi della Commissione. Questi tempi hanno avuto un impatto fortemente negativo sulle performance di spesa del progetto.
- c) Anche il GP "*Potenziamento Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria*" ha richiesto al Beneficiario e all'Autorità di Gestione un attento esame del cronoprogramma procedurale.

Per quanto attiene al GP "*Potenziamento Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria*" l'intervento è stato oggetto di approfondito esame presso la DG Regio che ha formulato tre note di osservazioni da parte della Commissione Europea. Infatti, la DG Regio ha paventato più volte l'ipotesi di non approvare la scheda relativa all'intervento ferroviario per ragioni prevalentemente legate al mancato avvio delle opere inerenti al nuovo terminal intermodale ("gateway") del porto di Gioia Tauro. Nel corso del 2013 sono stati quindi istituiti incontri e/o tavoli tecnici per cercare di superare la fase di stallo. Sono state quindi eliminate le criticità infrastrutturali presenti nei tratti oggetto delle varianti a vantaggio di un potenziamento della linea in termini di prestazioni e tempi di percorrenza, aumento della velocità dei treni e della capacità potenziale della rete.

- d) "*Raddoppio Bari S. Andrea – Bitetto*". Si sono avuti notevoli rallentamenti a causa dei ritrovamenti archeologici e dei ritardi del Ministero dell'Ambiente.

Con riferimento, invece, alla modalità stradale, superate le difficoltà nella prima fase del Programma principalmente ascrivibili a ricorsi in fase di gara, lentezza nel rilascio da parte delle competenti Autorità delle autorizzazioni ambientali e crisi delle Imprese dovute, anche, alla difficile congiuntura economica, non si sono rilevate particolari criticità. La possibilità di provvedere al completamento delle opere ricorrendo al PAC ha costituito un sicuro elemento di garanzia per il Beneficiario. L'attenzione dell'Autorità di Gestione è stata massima su tali interventi, al fine di determinare con precisione le quote riconducibili al PON e quelle ascrivibili al PAC.

3.3 ASSE III - ASSISTENZA TECNICA

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 Conseguimento degli obiettivi e analisi dei progressi

Di seguito si riportano le tabelle relative agli *Indicatori di realizzazione e di risultato dell'Asse III*, nonché all'*attuazione finanziaria* al 31.12.2015 dell'Asse in termini di Costo totale, Impegni assunti e Pagamenti erogati (Tabella 31).

Tabella 29 Indicatori di realizzazione – ASSE III

Indicatori di realizzazione di programma - ASSE III	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Marzo 2017
Contratti (numero)	0	40	0	2	9	9	10	39	44	44	48	51
Eventi(numero)	0	25	0	0	0	5	11	19	25	32	35	35
Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	0	60	0	0	1	11	16	26	35	40	43	43

Tabella 30 Indicatori di risultato – ASSE III

Indicatori di risultato di programma – ASSE III	Baseline	Obiettivo	Avanzamento									
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	marzo 2017
Indice di capacità attuativa	28%	70%				2,80%	11,40%	12,50%	12,60%	12,60%	57%	78%
Percentuale di interventi soggetti a monitoraggio ambientale	0	100%							28,90%	34,88%	40,67%	41,81%
Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza	0	TV: 75% Radio: 15% Esterna: 60% Internet: 35%				TV: 75,30% Radio: 15% Esterna: 68% Internet: 37%	TV: 76,50% Radio: 17% Esterna: 72% Internet: 39%	TV: 79,30% Radio: 19% Esterna: 79% Internet: 41%	TV: 80,20% Radio: 21% Esterna: 82% Internet: 43%	Internet: 46%	Stampa: 60,41% Internet: 42%	Stampa: 60,41% Internet: 42% (2015)

Con riferimento agli indicatori di realizzazione di programma emergono al 31.12.2015 valori di avanzamento significativi per il dato relativo al numero di *eventi* organizzati che ha superato il target programmato (+10 eventi), mentre per quanto riguarda il numero di prodotti informativi e pubblicitari il dato finale è pari a 43 a fronte di un target atteso pari a 60.

Il motivo per cui non sono stati realizzati tutti i prodotti informativi e pubblicitari previsti è da ricercare nel fatto che al fine di rendere la strategia di comunicazione sempre più efficace ed incisiva è stata effettuata, nel corso degli anni, una rimodulazione, a parità di importo contrattuale, delle azioni previste in sede di affidamento del servizio.

In particolare sono state eliminate n. 17 conferenze stampa (previste nell'offerta tecnica presentata in sede di gara) e le risorse economiche liberate sono state indirizzate verso una pubblicità più persuasiva e moderna sui siti internet.

Per quanto riguarda gli indicatori di risultato Asse III, la tabella mostra l'avanzamento dell'indicatore 'Indice di capacità attuativa' del programma, che rappresenta per gli assi I e II la percentuale degli interventi conclusi sul totale degli interventi ammessi a finanziamento secondo l'ultima lista progetti.

Per quanto riguarda i risultati legati alla percentuale di interventi soggetti al monitoraggio ambientale nel 2015 è proceduta l'attività di richiesta ai beneficiari dei tracciati di progetto geo referiti. I tracciati raccolti sono stati codificati e caricati nel sistema informativo web GIS per il monitoraggio ambientale del Programma. Tale attività ha permesso di registrare un aumento, anche se lieve, della percentuale di progetti geo referiti rispetto al totale degli interventi soggetti a monitoraggio ambientale. A fine programmazione, nonostante il numero di tracciati forniti dai beneficiari sia rimasto invariato rispetto al 2015, sono diminuiti i progetti soggetti al monitoraggio ambientale e questo ha comportato un ulteriore leggero aumento dell'indicatore. In merito al mancato raggiungimento del target si consideri che la criticità principale ha riguardato il rilascio dei tracciati da parte dei beneficiari finali legato in taluni casi all'assenza degli stessi.

Con riferimento ai risultati ottenuti dalle azioni di comunicazione del PON relativamente all'indicatore 'Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza' a partire dal 2010 si è esposto l'indice di copertura del target (popolazione regioni Convergenza) in base alla tipologia di canale pubblicitario-informativo selezionato (stampa, internet, ecc). Osservando l'avanzamento dell'indicatore si rileva come la campagna pubblicitaria sui media ha avuto una maggiore concentrazione negli anni dal 2010 al 2013 mentre nel 2014 e nel 2015 il budget residuo è stato destinato ad azioni in grado di assicurare il miglior risultato possibile rispetto al target del Programma (privilegiando internet ed i redazionali su quotidiani e stampa di settore).

Progressi finanziari e materiali

Tabella 31 Importi impegnati ed erogati – ASSE III

Asse III	Contributo Totale	Attuazione finanziaria			
		Impegni	Pagamenti certificati	Impegni	Pagamenti
	(a)	(b)	(c)	(b/a)	(c/a)
Totale asse	€ 49.530.275,00	€ 48.266.402,09	€ 48.264.692,16	97%	97,44%

L'importo indicato nella colonna C "pagamenti" si riferisce alla spesa sostenuta dai beneficiari e certificata alla CE.

Analisi qualitativa

Per quanto riguarda al profilo qualitativo dell'asse III al 31.12.2014 si annovera l'inserimento di una specifica operazione per attività propedeutiche all'avvio del Programma Infrastrutture e Reti 2014-2020

Tabella 32 Analisi qualitativa

Decreto di ammissibilità	Linea di Intervento	Titolo intervento	Importo (€)	Beneficiario
Decreto prot. n. 6303 del 06.08.2014	III.1.1	Attività propedeutiche all'avvio del Programma Infrastrutture e Reti 2014-2020	250.000,00	MIT

Si segnala che il costo ammesso per l'Asse III non ha subito incrementi a seguito dell'inserimento del nuovo intervento, poiché l'importo relativo al progetto "Studi e ricerche inerenti il PON Reti e Mobilità 2007-2013" di valore iniziale pari a 1.000.000,00 euro è stato ridotto di 250.000,00 euro.

3.3.2 Problemi significativi incontrati e misure prese per risolverli

Non sono stati rilevati problemi significativi nell'ambito degli interventi afferenti l'Asse III.

4. GRANDI PROGETTI

I Grandi Progetti del PON Reti e Mobilità 2007-2013 hanno rivestito un rilievo primario ai fini del conseguimento degli obiettivi del Programma. Al 31.12.2015 risultano approvati 13 Grandi Progetti mentre, tra la fine dell'anno 2015 e l'inizio del 2016 sono stati presentati alla Commissione Europea, attraverso il sistema SFC e per la relativa approvazione, il Grande Progetto "SS 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola - Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie" ed il Grande progetto "Raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina". Dunque, se consideriamo tutti i GP a valere sul PON Reti e mobilità 2007-2013 (comprendendo anche i due in fase di approvazione da parte della Commissione), il numero complessivo è pari a 15.

Conformemente alla normativa comunitaria ed agli adempimenti previsti per la redazione e trasmissione dei Grandi Progetti, l'AdG ha fornito alla Commissione tutta la documentazione prevista dai Regolamenti (CE) 1083/2006 e n.1828/2006. La dimensione finanziaria e la rilevanza di tali investimenti hanno richiesto un notevole sforzo da parte dell'AdG, che ha effettuato, un'attenta ed approfondita analisi e raccolta delle informazioni relative a tutte le procedure connesse alla realizzazione di opere pubbliche (basti pensare all'analisi dei costi e dei benefici, anche finanziari e di valutazione dei rischi dei Progetti o, ancora, l'analisi dei costi e dei benefici socioeconomici dello stesso, o gli elementi che permettono di valutare l'impatto ambientale etc.).

Inoltre per le attività di fasizzazione dei progetti non completati, l'AdG ha usufruito della collaborazione e del supporto della Task Force interistituzionale, della Commissione Europea e della Joint Initiative JASPERS.²²

Alla data di chiusura del Programma *PON Reti e Mobilità 2007-2013*: i Grandi Progetti sono così classificabili:

Completati e funzionanti:

- Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)
- Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea
- SS 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola

Non funzionanti²³

- RFI - "Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia (progetto di completamento)"²⁴;
- RFI - "Raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina";
- ANAS - 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 534²⁵;

²² Partenariato per assistenza tecnica tra la Commissione Europea, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (BERS).

²³ Ai sensi di quanto stabilito negli "Orientamenti sulla chiusura 2007-2013" Decisione della CE C(2015) 2771 final del 30/04/2015, paragrafo 3.5

²⁴ Il Beneficiario RFI ha fatto richiesta di iscrizione del progetto fra quelli da concludersi entro il 31/03/2019, ai sensi della Decisione della Commissione C(2015)2771 final del 30/04/2015.

²⁵ Il Beneficiario Anas ha fatto richiesta, nel settembre 2016, di accoglimento dell'istanza di iscrizione degli interventi tra quelli da concludersi entro il 31/03/2019, ai sensi della Decisione della Commissione C(2015)2771 final del 30/04/2015. L'AdG ha accolto tale spostamento della conclusione degli interventi entro il 31.3.2019.

- ANAS - 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 Colle²⁶.

Di seguito si riporta una sintesi delle principali difficoltà attuative incontrate dai beneficiari in fase di attuazione, causando l'impossibilità di portare a termine l'esecuzione del progetto entro i termini previsti per la chiusura del PON (31/03/2017).

Beneficiario	Progetto	Sintesi delle principali cause della mancata entrata in funzione entro il 31/03/2017
RFI	<i>Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia (progetto di completamento)</i>	<p>L'emanazione dal 2010 di vari provvedimenti normativi nazionali hanno comportato, nell'ottica del contenimento della spesa pubblica tagli delle risorse nazionali destinate allo sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria; <i>la procedura di rescissione nei confronti dell'affidatario dei lavori</i></p> <p>La variata normativa emanata a settembre 2015 dal Ministero della Difesa – Ufficio Direzione dei Lavori e del Demanio circa la "Bonifica Bellica Sistemica Terrestre" ed il relativo disciplinare tecnico per l'esecuzione del servizio di bonifica bellica sistemica terrestre, stanno comportando una tempistica per lo svincolo delle aree da parte della competente Autorità decisamente maggiore rispetto alle previsioni di contratto. Questo, unitamente alle specifiche prescrizioni intervenute a gennaio connesse alla demolizione della sovrastruttura ferroviaria ed in particolare per le fasi di rimozione del ballast, non previste, sta comportando un rallentamento dei lavori, in particolare della realizzazione del rilevato ferroviario, a seguito del maggior tempo necessario per lo sviluppo delle predette fasi.</p> <p>Ritardo con cui si è pervenuti, da parte della Provincia di Foggia, alla chiusura della Strada Provinciale 106 in corrispondenza del passaggio a livello al Km27 stesso.</p>
RFI	<i>Raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina</i>	<p>Nel corso del 2016 si sono avute una serie di sospensioni delle attività di cantieri riconducibili a imprevisti geologici.</p> <p>Difficoltà negli scavi di allargamento della galleria sottostante il centro abitato di Catania per instabilità del fronte con consolidamenti aggiuntivi di armature e malte speciali e calcestruzzo proiettato.</p> <p>Sospensione del cantiere per ordinanza del giudice tribunale di Catania, dal 12/04/2016 Al 08/07/2016 a seguito di un ricorso per danno temuto ex art. 688 c.p.c. e artt.1171 e 1172 c.c., promosso dalla Sig.ra Rosa Adriana Manara.</p> <p>Sospensione del cantiere per fornello creatosi in cortile e consolidamenti aggiuntivi dal 01/09/2016. Al 26/10/2016.</p> <p>Difficoltà nello scavo del cunicolo di via Messina per impossibilità di uso micro cariche per intense piogge che intasavano la fognatura soprastante il cunicolo in scavo interessato da percolazioni</p>
ANAS	<i>"S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari.</i>	<p>In seguito alla risoluzione del 16/02/2012 ex Art.136 c. 4 del D. Lgs. 163/06 del Contratto d'appalto con il precedente affidatario Anas ha affidato, ai sensi dell'Art.140 del D. Lgs. 163/06, l'esecuzione dei lavori al successivo primo classificato utile in sede di gara.</p>

²⁶ Il Beneficiario Anas ha fatto richiesta, nel settembre 2016, di accoglimento dell'istanza di iscrizione degli interventi da concludersi entro il 31/03/2019, ai sensi della Decisione della Commissione C(2015)2771 final del 30/04/2015. L'AdG ha accolto tale slittamento della conclusione dei progetti entro il 31.3.2019.

	<i>Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534"</i>	Il lungo fermo del cantiere a causa della crisi che ha investito il precedente appaltatore, le fasi procedurali propedeutiche al nuovo affidamento e la conseguente rimodulazione del cronoprogramma lavori hanno indotto Anas ad avanzare la richiesta di proroga.
ANAS	<i>"S.S. 96 Barese – Tronco: Gravina – Bari - Completamento dell'itinerario con adeguamento della sezione stradale"</i>	<p>La protrazione del tempo contrattuale è stata determinata a causa delle difficili condizioni operative dell'esecuzione delle opere influenzate, principalmente, dalle seguenti problematiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il completamento del percorso approvativo è stato particolarmente complesso a causa dei tempi di rilascio dei pareri da parte degli Enti interessati alla realizzazione dell'opera; in particolare, nell'ambito dei pareri paesaggistici e archeologici relativamente ai manufatti denominati "Casino Nitti" e "Torre San Vincenzo" per i quali si sono resi necessarie modifiche al Progetto Esecutivo; • recepimento delle prescrizioni, impartite dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Puglia con la modifica del tracciato stradale in corrispondenza al "Casino Nitti" al fine di evitare l'interferenza con il manufatto che ha richiesto nuove attività di progettazione; • recepimento delle prescrizioni, impartite dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Puglia con lo spostamento della "Torre San Vincenzo" che ha richiesto nuove attività di progettazione, incontri con l'Ente interessato per la condivisione della soluzione e l'osservanza di ulteriori condizioni per una migliore definizione delle operazioni da eseguire; • spostamento di interferenze con condotte idriche e fognarie inizialmente a carico dell'Ente proprietario AQP ma con tempi di rimozione non compatibili con le tempistiche di conclusione previste dal finanziamento europeo. Tale attività ha richiesto incontri e sopralluoghi congiunti per l'individuazione delle soluzioni ottimali.

Fasizzati – progetti il cui completamento è previsto con risorse del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020

- Raddoppio Palermo-Messina – tratta Fiumetorto-Ogliastrillo
- Potenziamento Metaponto-Sibari – Paola (Bivio S. Antonello): fase prioritaria
- Velocizzazione Catania-Siracusa: Tratta Bicocca-Targia
- Raddoppio della tratta Bari S.Andrea - Bitetto della linea Bari - Taranto
- Potenziamento tecnologico del Nodo di Napoli
- Nodo ferroviario di Palermo: Tratta La Malfa / EMS - Carini
- Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta
- Salerno Porta Ovest

Stand Alone

Infine, vanno citate le seguenti progettazioni, il cui inserimento a finanziamento quali progetti cd "stand alone" - nell'ambito del XV Decreto prot. n. 10999 del 30.12.2015 e del XVI Decreto prot. n. 513 del 28.12.2016 - è avvenuto a seguito della già citata ulteriore ricognizione di progetti coerenti con la strategia del Programma:

- RFI – Raddoppio Cannello-Frasso Telesino
- RFI – Variante Cannello-Napoli

- RFI – Nodo di Bari – Bari Sud – progettazione (Bari C.le – Bari Torre a Mare)
- Linea Catania-Palermo: Bicocca – Motta – Catenanuova
- Autorità portuale di Taranto - Dragaggio e Cassa di colmata
- Autorità Portuale di Gioia Tauro: Gateway ferroviario

Tali progettazioni corrispondono a progetti individuati nell'ambito del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 e ricadenti nelle direttrici Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo e sul Porto di Taranto e di Gioia Tauro.

Si riporta, di seguito, un focus su alcuni GP che rispetto all'ultimo RAE approvato, presentano delle significative evoluzioni a partire dall'annualità 2015.

1. Grande Progetto "Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia (progetto di completamento)"

Nel novero degli interventi finalizzati alla realizzazione del collegamento ferroviario AVIAC Napoli-Bari, il progetto in esame è inserito nel "Programma Direttrice Caserta-Foggia", articolato in quattro distinti interventi, due dei quali sono stati completati e i cui impianti sono stati attivati prima del 31/12/2000 (Intervento 1: Raddoppio delle tratte Vitulano-Benevento e Benevento-Apice, di lunghezza complessiva di 21 km; Intervento 2: Miglioramento delle tecnologie di rete, esteso all'intera linea, con la realizzazione del Comando di Traffico Centralizzato C.T.C.).

La tratta funzionale oggetto di finanziamento del PON Reti e Mobilità è l'intervento 3: Raddoppio della tratta Cervaro-Bovino, per 23 km, in prevalente affiancamento e in parte in variante, con realizzazione di tecnologie di rete nel contesto del C.T.C.; comprende la realizzazione delle nuove stazioni di Ponte Albanito e Bovino, l'attrezzaggio tecnologico e l'armamento dell'intera tratta.

L'emergere di alcune criticità – l'emanazione dal 2010 di vari provvedimenti normativi nazionali che hanno comportato, nell'ottica del contenimento della spesa pubblica tagli delle risorse nazionali destinate allo sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria, il persistere del fermo delle attività lavorative, la mancata produzione di documentazione e la procedura di rescissione nei confronti dell'affidatario dei lavori – ha generato ritardi nella realizzazione dell'intervento, rendendo necessario ridefinire l'oggetto fisico del finanziamento a valere sulla programmazione 2007-2013.

Questo ha comportato la riduzione dell'oggetto fisico del grande progetto, conseguente all'impossibilità di completare la seconda tratta inclusa nel progetto originario, che comprende 13 km di raddoppio ferroviario.

A seguito della nota del 8 ottobre 2015 con la quale la CE ha ritenuto inammissibile la richiesta dell'AdG, perché consistente in una riduzione dell'oggetto fisico dell'investimento non accompagnata da una riduzione proporzionale dei costi e del cofinanziamento richiesto, l'AdG ha presentato, le relative controdeduzioni, fornendo i dovuti chiarimenti e prevedendo, tra l'altro, che l'oggetto fisico del Grande Progetto si riferisse alla sola tratta Cervaro-Bovino e predisponendo apposita analisi costi-benefici.

Per maggiori dettagli sull'articolazione delle lavorazioni eseguite nel corso del periodo di programmazione 2007-2013, si rimanda alla Scheda Grande Progetto – e successivi allegati -, trasmessi ai Servizi della Commissione attraverso il sistema informativo SFC2007.

2. Grande Progetto "Raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina"

L'intervento di raddoppio della tratta da Catania Ognina a Catania Centrale, consiste nella realizzazione di un secondo binario in affiancamento all'esistente di lunghezza pari a ca. 2,6 km, mediante un secondo binario in affiancamento parziale alla linea esistente, nella riqualificazione della galleria esistente e la realizzazione di tre nuove fermate per servizio metropolitano (Ognina Europa e Picanelto). La nuova tratta si sviluppa per ca. 1,25 km all'aperto e per la restante parte in galleria.

L'intervento ha un costo di circa € 97mln, di cui il PON Reti e Mobilità 2007-2013 finanzia € 35 mln.

La richiesta di predisporre la scheda grande progetto per il "Raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina", è pervenuta dalla CE nell'anno 2015 dopo l'audit che ha causato l'interruzione dei pagamenti. Con nota Ares(2015)104688 del 12.01.2015, infatti, i revisori della DG Regio, presero atto che tale progetto fosse da far rientrare nella definizione di Grande Progetto, stante l'unicità dell'obiettivo, la stretta interconnessione tra i due appalti realizzati ed il complessivo importo di essi, superiore a 50 mln.²⁷ In data 30.11.2015 l'AdG ha trasmesso la scheda del GP, con gli allegati di rito, tra i quali l'All.II relativo all'Analisi costi-benefici.

Nell'arco del 2016, la competente struttura della Commissione ha formulato osservazioni, chiedendo chiarimenti ed integrazioni, in particolare su i) modalità di suddivisione in due fasi ed in due appalti; ii) analisi della domanda e dei risparmi di tempo; iii) determinazione dei fattori di conversione da analisi finanziaria ad analisi economica. L'AdG con nota n.1220 del 03.02.2017 ha predisposto le controdeduzioni alle osservazioni pervenute da parte della Commissione. Il progetto risulta essere pronto per la decisione.

Per maggiori dettagli sull'articolazione delle lavorazioni eseguite nel corso del periodo di programmazione 2007-2013, si rimanda alla Scheda Grande Progetto – e successivi allegati –, trasmessi ai Servizi della Commissione attraverso il sistema informativo SFC2007.

3. Grande Progetto "SS 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola - Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie"

Il Progetto prevede la realizzazione di lavori di ampliamento da due a quattro corsie dell'attuale tracciato della SS 16 Adriatica ed in particolare dei due lotti:

- ✓ Lotto II - dal km 690+000 al km 700+000 che va dalla località Incoronata all'innesto con la S.P. 110 (ex SS 161) di importo pari a € 28.811.619,83
- ✓ Lotto III - dal km 700+000 al km 709+200 che va dall'innesto con la S.P. 110 (ex SS 161) a Cerignola. 23.666.564,41

²⁷Il finanziamento relativo al completamento del raddoppio della tratta catania c.le – catania ognina insiste su due diversi progetti, di cui il primo comprende le opere civili necessarie alla posa di nuovo binario (c.d. "dispari") nella tratta interessata ed il secondo (con la maggior parte del suo costo non specificamente interessante tale nuovo binario in quanto finalizzato all'adeguamento del preesistente binario né assoggettata a contributo PON) l'attrezzaggio tecnologico necessario per l'esercizio. L'insieme dei due progetti raggiunge l'obiettivo del raddoppio da binario unico a doppio binario nella tratta interessata di lunghezza pari a 2,6 km, coll'ulteriore possibilità di consentire su essa (mediante la realizzazione ex-novo di due fermate intermedie) il servizio di tipo "metropolitano". Sono stati quindi emanati due bandi di gara, per appalto integrato su progetto definitivo, rispettivamente nel 2005 e nel 2008, con importi pari rispettivamente a € 49.446.302 e 24.493.746, per un totale di € 73.940.047.

che, pur non rientrando fisicamente nell'allineamento della rete TEN-T²⁸ fanno parte di una importante arteria di accesso alla stessa. E' previsto inoltre l'ammodernamento in sede di un tronco stradale esistente di circa 33 Km, la realizzazione dello spartitraffico centrale, di due strade laterali di servizio e incroci a livelli separati. Il Progetto inoltre completa l'ammodernamento dell'itinerario Bari-Barletta-Cerignola-Foggia, asse di collegamento tra il nodo portuale di Bari e il distretto industriale di Foggia (ASI), in cui si concentrano la maggior parte delle imprese della zona. Il progetto ha l'obiettivo di migliorare il livello di servizio dell'infrastruttura attuale incrementando al contempo lo standard di sicurezza, migliorando il livello di fruibilità e di accessibilità di tutta la rete stradale.

La richiesta di predisporre la scheda grande progetto, è pervenuta dalla CE nell'anno 2016 in quanto i revisori della DG Regio, hanno riscontrato che tale progetto fosse da far rientrare nella definizione di Grande Progetto, stante l'unicità dell'obiettivo, la stretta interconnessione tra i due lotti ed il complessivo importo di essi, superiore a 50 mln.²⁹.

La Scheda Grande Progetto "SS 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola - Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie" è stata presentata il 21.12.2016 alla Commissione Europea, attraverso il sistema SFC per la relativa approvazione

Con nota Ref. Ares(2017)461699 - 27.01.2017, la competente struttura della Commissione ha formulato osservazioni, chiedendo chiarimenti ed integrazioni, in particolare su i) analisi economico finanziaria e costi benefici; ii) dichiarazione siti natura 2000.

L'AdG con nota n.1874 del 20.02.2017 ha predisposto le controdeduzioni alle osservazioni pervenute da parte della Commissione. Il progetto è stato considerato ammissibile e risulta essere pronto per la decisione..

Per maggiori dettagli sull'articolazione delle lavorazioni eseguite nel corso del periodo di programmazione 2007-2013, si rimanda alla Scheda Grande Progetto – e successivi allegati -, trasmessi ai Servizi della Commissione attraverso il sistema informativo SFC2007.

Grandi Progetti fasizzati - il cui completamento è previsto con risorse del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020

Nel corso dell'annualità 2015, tenuto conto delle criticità attuative di una parte consistente dei GP ferroviari e portuali, la **Task Force interistituzionale** composta da rappresentanti della Commissione Europea, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Agenzia per la Coesione Territoriale (che ne ha il coordinamento) ha supportato l'Amministrazione per la

²⁸ L'itinerario della SS 16 fa parte della rete TEN-T *Comprehensive Network di cui al Regolamento UE n. 1315/2013 entrato in vigore in data 20.12.2013 ed applicabile a decorrere dal 01.01.2014*, in particolare a sud di Bari dal km 799+370 al km 859+900, dal km 912+920 al km 917+450e dal km 959+856 al km 985+236.

²⁹ La CE ha rilevato la coesistenza sul territorio del contiguo progetto "S.S. 16 "Adriatica" - tronco: Foggia-Cerignola. Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie - Lotto II - da Incoronata ad innesto ex S.S. 161 (dal km 690+ al km 700+000)" analogamente inserito nel PON Reti e Mobilità, pur prendendo atto che gli stessi non sono sovrapponibili dal punto di vista fisico e che la spesa deriva da procedure pubbliche e da relativi atti negoziali distinti, sono da considerare un Grande Progetto stante l'unicità dell'obiettivo, la stretta interconnessione tra i due lotti ed il complessivo importo di essi, superiore a 50 mln

Il finanziamento relativo al completamento insiste su due diversi lotti dello stesso progetto: i) Lotto II - dal km 690+000 al km 700+000 che va dalla località Incoronata all'innesto con la S.P. 110 (ex SS 161) di importo pari a € 28.811.619,83; ii) Lotto III - dal km 700+000 al km 709+200 che va dall'innesto con la S.P. 110 (ex SS 161) a Cerignola. 23.666.564,41 L'insieme dei due progetti costituiscono il completamento dell'adeguamento alla sezione III delle norme CNR dell'itinerario Foggia-Cerignola-Barletta-Bari, già realizzato nel tratto Cerignola-Bari.

risoluzione dei ritardi attuativi concentrandosi sul processo di *phasing* dei Grandi Progetti a cavallo con la programmazione 2014-2020. Per gli **8 Grandi Progetti non terminati al 31.12.2015** l'AdG ha avviato, infatti, nel luglio 2015, le attività di fasizzazione sui due periodi di programmazione 2007-2013 e 2014-2020, avvalendosi, in alcuni casi, del supporto tecnico della Joint Initiative JASPERS.

Di seguito si fornisce, per ciascun intervento oggetto di *phasing*, una sintesi dei principali elementi connessi a tale procedura.

1. RFI - Raddoppio Palermo-Messina – tratta Fiumetorto-Ogliastrillo

L'intervento nel suo complesso interessa il raddoppio del tratto ferroviario compreso tra le stazioni di Fiumetorto e l'interconnessione Ogliastrillo, per una lunghezza del tracciato di circa 20 km (tra il km 43+219 e il km 62+900). Nello specifico, il raddoppio è per 5 km circa in galleria, per 14 km circa in rilevato e per 1 km circa fra viadotti e trincee. Il tracciato del suddetto raddoppio è articolato in due tratte: nella tratta da Fiumetorto a Lascari ha uno sviluppo di circa 15 km, mentre in quella che va da Lascari a Ogliastrillo si estende per circa 5 km.

L'emergere di alcune criticità – tra la ridotta capacità produttiva impiegata nel cantiere dal Contraente Generale, l'arresto dello scavo della Galleria Naturale Monte Poggio Maria a causa di un evento deformativo e la procedura di rescissione nei confronti dell'affidatario dei lavori di realizzazione di tale galleria – ha generato ritardi nella realizzazione dell'intervento, rendendo necessario ridefinire l'oggetto fisico del finanziamento a valere sulla programmazione 2007-2013.

A tal fine, l'AdG ha dato avvio alla procedura di fasizzazione del GP sui due periodi di programmazione 2007-2013 e 2014-2020. Con la decisione C(2016)6266 del 27.09.2016, la Commissione ha espresso parere favorevole alla richiesta di modifica della decisione iniziale sul GP e approvato la fase 1 dell'intervento. Per maggiori dettagli sull'articolazione delle lavorazioni eseguite nel corso del periodo di programmazione 2007-2013 e di quelle la cui realizzazione è prevista nel periodo 2014-2020, si rimanda alla Scheda Grande Progetto – e relativi allegati - del 12.07.2016, trasmessi ai Servizi della Commissione attraverso il sistema informativo SFC2007.

2. RFI - Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S.Antonello)

L'intervento in oggetto è articolato in 5 lotti, di cui si riporta una breve descrizione di seguito:

- Lotto 1 – Adeguamento della linea di contatto (potenziamento da 320 mmp a 440mmq), rinnovo linea TE da Castiglione Cosentino a Trebisacce, ad eccezione dei tratti di linea interessati dagli interventi di cui ai lotti 2, 2.1, 3 e 4. Interventi minori nelle stazioni di Spezzano Albanese, Mongrassano, Montalto Rose e Aciri;
- Lotto 2 – Velocizzazione itinerari a 60Km/h, realizzazione sottopassaggi pedonali, rinnovo TE, semplificazione e modifiche agli impianti nelle stazioni di San Marco Roggiano e Rocca Imperiale;
- Lotto 2.1 - (la cui creazione è stata effettuata per svincolare le attività della restante parte del lotto 2 dalla conclusione del processo autorizzativo relativo all'intervento da realizzare su Amendolara) – Velocizzazione itinerari a 60Km/h allungamento a

modulo 750 m, realizzazione sottopassaggio pedonale, rinnovo TE, semplificazione e modifiche agli impianti nella stazione di Amendolara.

- Lotto 3 - Realizzazione di rettifiche di tracciato (circa 10,5 km) a Cassano, Torano e Tarsia con rifacimento della sede ferroviaria. Soppressione Passaggio a Livello di Torano con realizzazione della viabilità alternativa. Messa a modulo a 750 m della stazione di Torano con realizzazione di sottopassaggio pedonale e marciapiede di servizio. Trasformazione di Tarsia in fermata con realizzazione marciapiede di servizio. Soppressione dell'impianto di Cassano. Spostamento di due Passaggi a Livello a seguito degli interventi di rettifica curve.
- Lotto 4 – Variante di Acri, da km 48+441 a km 52+200 della linea Sibari – Cosenza: Realizzazione di rettifiche di tracciato, rifacimento della sede ferroviaria (corpo stradale, armamento, opere di regimentazione idraulica), modifiche ed adeguamenti degli impianti di TE, di sicurezza e segnalamento, e di telecomunicazioni, soppressione passaggio a livello.

Alcune criticità rilevate in corso d'opera hanno comportato, fermo restando il perimetro complessivo degli interventi, la necessità di suddividere le realizzazioni riguardanti l'intervento in due periodi di programmazione. In particolare, tali criticità hanno riguardato:

- Difficoltà finanziarie di una delle due ditte componenti l'ATI appaltatrice dei lavori;
- ritardi nella disponibilità di materiali, a seguito di difficoltà industriali delle ditte fornitrici che non sono riuscite a garantire la produzione;
- Ritardo nella conclusione dei processi autorizzativi resisi necessari per l'approvazione di alcuni interventi.

La richiesta di modifica della decisione sul Grande Progetto è stata inviata ai Servizi della Commissione nel corso della seconda metà del 2015. In data 13.12.2016 la Commissione Europea ha emesso la decisione C(2016)8489 che conclude la procedura di fasizzazione nell'ambito del Programma Operativo 2007-2013 ed è propedeutica all'invio della notifica della Fase 2 del Grande Progetto, a valere su risorse 2014-2020, a norma dell'articolo 103 del Reg. (UE) 1303/2013.

3. RFI - Nodo di Napoli

L'intervento, si propone di conseguire la chiusura "dell'anello ferroviario", estendendo l'SCC alle tratte di Nodo che attualmente non sono telecomandate, trasferendone la gestione nell'attuale Posto Centrale di Napoli. Il Sistema di Comando e Controllo consentirà una gestione a distanza della circolazione integrata con un sotto-sistema di diagnostica e manutenzione degli impianti, che comporterà per il Nodo di Napoli un aumento degli standard qualitativi del servizio offerto, con particolare riferimento alla regolarità della circolazione.

Il costo del progetto considerato nella Scheda Grande Progetto, approvata con decisione C(2013) 3400 del 4/06/2013, fa riferimento agli interventi finalizzati: (i) all'estensione dell'Sistema di Comando e Controllo (SCC) del Nodo di Napoli, attraverso l'inserimento nel SCC delle seguenti tratte:

1. Napoli-Aversa-Villa Literno;

2. Canello – Sarno;
3. San Marcellino – Gricignano – Maddaloni Marcianise (UM2);
4. Napoli S. Giovanni Barra - Nocera Inferiore – Salerno (via Cava dei Tirreni);

e all'estensione del CTC di Salerno Irno alla tratta Mercato – Codola – Sarno/Nocera Inferiore/Salerno.

Alcune criticità – prolungamento delle attività negoziali a causa della necessità di procedere alla verifica di offerte anomale e al rilascio delle autorizzazioni di messa in servizio – hanno comportato la ridefinizione delle realizzazioni fisiche connesse al periodo di programmazione 2007-2013.

In data 30.01.2017, la Commissione Europea ha emesso la decisione C(2017)487 final relativa alla fase 1 del Grande Progetto, così concludendo la procedura di fasizzazione nell'ambito del Programma Operativo 2007-2013.

4. RFI - Velocizzazione Catania-Siracusa: Tratta Bicocca-Targia

L'intervento di velocizzazione della tratta tra Bicocca e Targia della linea ferroviaria Catania-Siracusa, ha inizio al km 233+634.800, in ambito PRG di Bicocca, e termina al km 301+841,11, in ambito PRG di Targia. La tratta in progetto, attualmente a singolo binario, si sviluppa nelle Province di Catania e Siracusa, attraversando i Comuni di Catania, Lentini, Carlentini, Augusta, Melilli, Priolo Gargallo e Siracusa per uno sviluppo complessivo di 68,206 km. A seguito dello sviluppo della progettazione definitiva (PD) e dell'iter di approvazione della stessa in Conferenza dei Servizi, il progetto ha subito un incremento di costi e uno slittamento delle tempistiche di realizzazione, che hanno reso necessario identificare due seguenti lotti funzionali:

- 1° lotto funzionale: Bicocca – Augusta, oggetto della richiesta di cofinanziamento e della Decisione C(2013) 9203 del 18.12.2013. Importo: 81M€.
- 2° lotto funzionale: Augusta – Targia, non oggetto della richiesta di cofinanziamento, da realizzare non appena saranno individuate le opportune coperture finanziarie. Importo: 44M€.

La finalità principale dell'intervento è quella di elevare il livello delle prestazioni della linea e d'istituire il rango "P" onde consentire un miglioramento complessivo, sui tempi di percorrenza medi compresi tra il 9% e il 13%, pari a una riduzione di tempi compresa tra i 4 e gli 8 minuti, riducendo il numero degli attuali cambi di velocità, uniformandoli su tratte più estese. Si prevede, inoltre, di intervenire sul tracciato ferroviario sia lungo la linea che in ambito di alcune stazioni, al fine di permettere l'adeguamento alle esigenze di velocizzazione, con modeste variazioni di tracciato e inserimento di nuovi deviatori che consentano un aumento di velocità in deviata.

Alcune criticità rilevate in corso d'opera hanno comportato la ridefinizione delle realizzazioni fisiche connesse al periodo di programmazione 2007-13. Tali criticità sono prioritariamente rappresentate dai tempi di approvazione della Progettazione Definitiva. Il CIPE ha approvato il Progetto Definitivo soltanto nella seduta del 18 aprile 2014 e la relativa delibera è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale ad ottobre 2014. RFI, a seguito della pubblicazione in

Gazzetta Ufficiale della Progettazione Definitiva, ha approvato anche la Progettazione Esecutiva, di fatto già quasi completata a marzo 2013, a novembre 2014.

Con la decisione C(2017) 2023 del 23.03.2017, la Commissione ha espresso parere favorevole sulla scheda GP .

5. RFI - Raddoppio Bari S. Andrea - Bitetto

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario che si sviluppa interamente in variante rispetto al tracciato attuale ed attraversa i comuni di Bari, Modugno e Bitetto, utilizzando nel tratto terminale (lato Bitetto) circa Km 2 di sede già realizzata. Il nuovo tracciato bypassa completamente l'abitato di Modugno e si sviluppa per quasi tutta la sua estensione in trincea profonda.

Alcune criticità verificatesi in corso d'opera hanno comportato la necessità di ripermire le realizzazioni fisiche connesse al periodo di programmazione 2007-13. Tali criticità sono rappresentate da:

- Maggiori tempi necessari per la definizione del Piano di Utilizzo Terre (PUT). Ciò ha comportato lo slittamento di quattro mesi delle tempistiche di avvio dei lavori, da marzo a luglio 2013
- Ritrovamento di un ipogeo lungo il tracciato della sede ferroviaria, con conseguente sospensione totale dei lavori all'area circostante il ritrovamento. Si sono studiate modalità esecutive diverse ed è stato definito un progetto di salvaguardia dell'ipogeo. Lo studio è stato approvato dalla Soprintendenza archeologica e paesaggistica (Segretario generale per la Puglia) con prescrizioni ed è stato inoltrato alla Regione per il seguito di competenza. RFI, in parallelo a queste attività autorizzative, si è attivata per implementare le corrispondenti modifiche esecutive al progetto della galleria al fine di accelerare quanto più possibile la ripresa delle attività. Il Comitato Regionale ha deliberato positivamente sulla proposta progettuale presentata da Italferr. La formale approvazione è pervenuta nel mese di agosto 2015 ed i relativi lavori sono ripresi da metà settembre 2015.
- Ritardo maturato dall'Appaltatore a causa della propria situazione di crisi finanziaria che ha portato alla richiesta, presso il Tribunale, nel febbraio 2014, di concordato preventivo. Nel marzo 2014, la società Matarrese Srl è subentrata alla Matarrese SpA., La procedura di concordato preventivo si è conclusa positivamente lo scorso 12 marzo 2016 (Decreto di omologa del concordato preventivo datato 08/03/2016).
- Rinvenimento di rifiuti su un sito di proprietà del Comune che interferisce sui lavori di realizzazione del tracciato ferroviario.

A seguito del manifestarsi di tali criticità e del rallentamento nell'avanzamento fisico e finanziario dell'intervento, l'AdG ha dato avvio alla procedura di fasizzazione del GP sui due periodi di programmazione 2007-2013 e 2014-2020. Con la decisione C(2017) 1834 del 14.03.2017, la Commissione ha espresso parere favorevole alla richiesta di modifica della decisione iniziale sul GP.

Per maggiori dettagli sull'articolazione delle lavorazioni eseguite nel corso del periodo di programmazione 2007-2013 e di quelle la cui realizzazione è prevista nel periodo 2014-2020, si rimanda alla Scheda Grande Progetto – e successivi allegati - del 16.12.2016, trasmessi ai Servizi della Commissione attraverso il sistema informativo SFC2007.

6. RFI - Nodo ferroviario di Palermo – Tratta La Malfa EMS/Carini

L'intervento per cui è previsto il finanziamento riguarda la Tratta "C": "Raddoppio EMS/La Malfa – Carini" dell'intervento "Raddoppio della linea Palermo C.le / Brancaccio – Carini" ed è suddiviso in due sub-tratte:

1. Subtratta EMS/La Malfa - Isola delle Femmine;
2. Subtratta Tratta Isola delle Femmine – Carini.

Il raddoppio dell'intera tratta (sub-tratte 1 e 2), che interessa i territori comunali di Palermo, Isola delle Femmine, Capaci e Carini, si sviluppa per oltre 16 Km ed è compreso tra la futura fermata La Malfa e la stazione di Carini. L'intervento di raddoppio è prevalentemente in affiancamento alla linea esistente, per circa 11 km, con interrimento dei binari all'interno di nuovi tratti in galleria, per circa 2,5 km. È prevista inoltre la realizzazione di 3 nuove Fermate (La Malfa, Sferracavallo e Kennedy), l'adeguamento delle 3 fermate esistenti (Cardillo, Tommaso Natale e Ciachea) e delle 2 stazioni esistenti (Isola delle Femmine e Carini) con la soppressione della Stazione di Capaci e l'eliminazione di 12 Passaggi a Livello.

Alcune criticità rilevate in corso d'opera hanno comportato la ridefinizione delle realizzazioni fisiche connesse al periodo di programmazione 2007-2013. Tali criticità sono rappresentate da:

- Ritardo nella risoluzione delle interferenze tra le opere di raddoppio ed i sotto-servizi di proprietà di Enti Terzi (soprattutto interferenze fognarie di proprietà dei Comuni attraversati: Isola delle Femmine e Capaci);
- Sopravvenuta necessità di rispettare, per i lavori da realizzarsi in adiacenza al binario in esercizio, il "Regolamento per la circolazione ferroviaria" pubblicato dall'"Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie - (ANSF)", recepito da RFI, in qualità di gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale ed entrato in vigore dal 15.01.2015. Tale necessità ha determinato una sostanziale modifica nell'organizzazione dei cantieri del Contraente Generale, con la trasposizione nelle ore notturne (in assenza di circolazione ferroviaria) di diverse lavorazioni originariamente previste di giorno. Successivamente è stata decisa la sospensione dell'esercizio ferroviario da settembre 2015.

A seguito del manifestarsi di tali criticità e del rallentamento nell'avanzamento fisico e finanziario dell'intervento, l'AdG ha dato avvio alla procedura di fasizzazione del GP sui due periodi di programmazione 2007-2013 e 2014-2020. Il progetto risulta essere pronto per la decisione.

Per maggiori dettagli sull'articolazione delle lavorazioni eseguite nel corso del periodo di programmazione 2007-2013 e di quelle la cui realizzazione è prevista nel periodo 2014-2020, si rimanda alla Scheda Grande Progetto – e successivi allegati - del 18.11.2016, trasmessi ai Servizi della Commissione attraverso il sistema informativo SFC2007.

7. AP Augusta – Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta

Il progetto riguarda un insieme di interventi nella zona nord del porto di Augusta: incremento di nuove banchine e adeguamento strutturale delle esistenti e incremento di piazzali di stoccaggio, necessari a creare una zona commerciale nel porto che, nella programmazione strategica regionale del sud-est della Sicilia, costituirà il baricentro dello commercio marittimo per lo svolgimento di traffico container intermodale (marestrada, Ro-Ro e mare-ferrovia). Il progetto, per un importo complessivo di 145,33 M€, include:

1. Acquisizione aree ed ampliamento di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta;
2. Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale per l'attracco di meganavi container e relativo attrezzaggio con gru a portale;
3. Realizzazione banchine container - 1° stralcio funzionale;
4. Realizzazione banchine container - 2° stralcio funzionale.

A seguito della Delibera Presidenziale 65/13 del 21.10.2013 (approvazione da parte dell'AP di tutti gli atti di gara per l'affidamento dell'appalto integrato per il progetto di fusione ed integrazione relativo alle opere di primo stralcio esecutivo e di secondo stralcio definitivo), i due stralci relativi all'intervento 3 e all'intervento 4 sono confluiti in un unico progetto denominato: "Realizzazione banchina containers 2°:progetto unificato già primo e secondo stralcio" (nel prosieguo: "Realizzazione banchina containers"). Pertanto, l'intervento nel suo complesso risulta così articolato:

1. Acquisizione aree ed ampliamento di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta;
2. Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale per l'attracco di meganavi container e relativo attrezzaggio con gru a portale;
3. Realizzazione banchina containers: progetto unificato già primo e secondo stralcio.

A seguito del manifestarsi di ritardi attuativi, l'AdG ha dato avvio alla procedura di *phasing* per il progetto. Nell'ambito di tale attività, alla suddivisione temporale dell'intervento su due periodi di programmazione, si è associato il ridimensionamento dell'oggetto fisico finanziato con risorse FESR. L'Autorità di gestione ha ritenuto infatti opportuno verificare l'ipotesi di una parziale revisione del Grande Progetto di Augusta, in linea con le indicazioni programmatiche del PSNPL e con l'azione di *project review* promossa dall'Ufficio di Gabinetto del Ministro per ricondurre ad una visione strategica unitaria i progetti già in campo e soprattutto, per i nuovi investimenti di carattere economico, per rendere più efficiente la spesa pubblica, accostando al finanziamento statale quello del concessionario privato. Nella valutazione delle alternative di ridimensionamento, sono state effettuate sia considerazioni di natura trasportistica che di impatto dell'investimento sul territorio, verificando, altresì, l'indipendenza fisica e funzionale del progetto "Ampliamento piazzali" dagli altri due. Ad oggi il progetto si compone di due parti attuative.

La prima parte attuativa (importo complessivo di 117.03 M€) è oggetto di co-finanziamento e sarà coperta dai finanziamenti PON "Reti e Mobilità" 2007-13 (Fase 1) e dal PON "Infrastrutture e Reti" 2014-20 (Fase 2), oltre che da finanziamenti statali e da risorse proprie dell'Autorità Portuale. Nella prima parte si realizzeranno le seguenti opere:

- un primo lotto funzionale dell'intervento n. 2 consistente in 150 m di adeguamento della banchina esistente attrezzato con due gru a portale;
- due nuove banchine (intervento 3) con 116.000 mq di piazzale a tergo.

Entrambi gli interventi, tecnicamente complementari, perseguono lo scopo principale di dotare il porto di Augusta di attracchi adeguati al traffico containers.

In una fase attuativa successiva e senza finanziamento pubblico saranno realizzati 82.000 mq di piazzale su un'area di ampliamento del sedime portuale oggetto di esproprio (importo stimato di 28,03 M€), utili ad incrementare la superficie dei piazzali disponibili per lo stoccaggio ed alla movimentazione dei containers e delle merci in generale.

Le due parti attuative del GP risultano tecnicamente e finanziariamente indipendenti.

Il progetto risulta essere pronto per la decisione.

Per maggiori dettagli sull'articolazione delle lavorazioni eseguite nel corso del periodo di programmazione 2007-2013 e di quelle la cui realizzazione è prevista nel periodo 2014-2020, per gli interventi oggetto della prima parte attuativa, si rimanda alla Scheda Grande Progetto – e relativi allegati - del 17.02.2017, trasmessi ai Servizi della Commissione attraverso il sistema informativo SFC2007.

8. AP Salerno – Salerno Porta Ovest

Nel suo insieme, l'opera costituisce un intervento di riassetto viario, di risoluzione delle problematiche inerenti all'accesso Ovest della città congestionato dal traffico pesante. Il progetto preliminare generale "Salerno Porta Ovest" (di importo complessivo pari a 257,2 M€) fu inizialmente suddiviso in due diversi stralci, di cui solamente il Primo oggetto della Scheda Grande Progetto approvata dalla Commissione europea con Decisione C(2011) 5110 del 19.07.2011 e finanziato dal PON Reti e Mobilità 2007-13 (per un importo pari a 146,60 M€).

A seguito della redazione del progetto definitivo, il Primo stralcio è stato articolato in due diversi lotti:

- Lotto 1: dell'importo totale di 7,060 M€ consistente in opere propedeutiche allo scavo della galleria necessarie alla sistemazione della viabilità nella zona di Cernicchiara, oltre ad alcuni espropri;
- Lotto 2: per un importo a pari a 139,54 M€ consistente nella realizzazione delle gallerie e delle viabilità principale. La soluzione progettuale prevedeva l'esecuzione di due scavi (senza soluzione di continuità), rispettivamente da Ligea allo Svincolo Poseidon e dallo Svincolo San Leo a Cernicchiara. Nella tratta compresa tra lo Svincolo Poseidon e lo Svincolo San Leo, era prevista l'immissione su un tratto di strada esistente. Con l'elaborazione della progettazione esecutiva, l'impresa

aggiudicataria dell'appalto integrato ha proposto una soluzione più valida consistente nella realizzazione di due uniche gallerie (una per senso di marcia) dal porto (Ligea) fino all'autostrada (Cernicchiara), eliminando l'interferenza con la viabilità esistente prevista nel progetto originario (tratta Poseidon-Piazzale San Leo), pur prevedendo rampe di collegamento con la viabilità esistente. Tali modifiche sono scaturite dalle prescrizioni formulate dal Consiglio Superiore LL.PP. e degli altri Enti coinvolti nel procedimento sul Progetto Definitivo a base di gara, come, peraltro, richiesto dagli stessi atti di gara.

L'elaborazione della progettazione esecutiva ha determinato l'aumento dei costi dell'intervento. Per tali maggiori spese, non giustificabili nell'ambito del diritto comunitario, in quanto non discendenti da varianti imprevedute o imprevedibili al progetto, è stato necessario trovare una copertura finanziaria alternativa, che si è sostanziata nel Piano di Azione e Coesione. Ne deriva che, l'importo complessivo del progetto, pari a Euro 146.600.000, trova oggi copertura finanziaria nelle seguenti fonti: (i) PON "Reti e Mobilità" 2007-2013: Euro 55.436.575,66, (ii) Piano Azione Coesione: Euro 30.595.450,15, (iii) PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020: Euro 60.567.974,19.

La riprogrammazione delle fonti di finanziamento dell'intervento è avvenuta nell'ambito della procedura di *phasing* dell'AdG, intrapresa a causa dei ritardi attuativi accumulati dall'intervento.

Con la decisione C(2017) 1842 del 23.03.2017, la Commissione ha espresso parere favorevole alla richiesta di modifica della decisione iniziale sul GP.

Anche per l'intervento in oggetto il dettaglio delle lavorazioni previste nel periodo di programmazione 2007-2013 e di quelle previste nel corso del periodo 2014-2020 è desumibile dalla Scheda Grande Progetto del 21.12.2016 e relativi allegati.

Si riporta, di seguito l'elenco dei Grandi Progetti derivanti dal PON *Reti e Mobilità 2007-2013* con evidenza:

- ✓ della linea di intervento;
- ✓ del Beneficiario dell'intervento;
- ✓ dell'importo della Decisione;
- ✓ del riferimento alla Decisione/status approvativo del GP in corso di fasizzazione;
- ✓ dell'avanzamento procedurale;

Tabella 33 Schede Grandi progetti

Ldl	Intervento	Soggetto/ Ente beneficiario	Importo Decisione	Riferimenti Decisione CE/stato di avanzamento	Avanzamento procedurale
I.1.1	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	RFI S.p.a.	€ 63.373.328,00	Scheda GP approvata decisione C(2011) 6449 e C(2013) 9785	completati e funzionanti v.all.I
2.1.1	Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea	RFI S.p.a.	€ 28.478.881,00	Scheda GP approvata decisione C(2014) 689	completati e funzionanti v.all.I
2.1.2	SS 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola - Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie	ANAS s.p.a.	-	Scheda GP pronta per la decisione.	completati e funzionanti v.all.I
2.1.1	Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	RFI S.p.a.	-	A seguito di ulteriori richieste di approfondimenti, nel febbraio 2016, da parte della CE, l'AdG con nota n.1057 del 31.01.2017 ha predisposto la risposta alle osservazioni al fine richiedere una modifica della decisione Ue del 2009 che abbia ad oggetto la sola tratta Cervaro-Bovino e per la quale è stata predisposta una specifica analisi costi-benefici. Inviato alla UE.	non funzionanti v.all.V
2.1.2	S.S.N. 106 Jonica - Megalotto 4, Raccordo tra la A3 SA-RC e la SS 106 Firmo - Sibari. Lavori di adeguamento alla cat. B della SS 534	ANAS s.p.a.	€ 179.316.288,00	Scheda GP approvata decisione C(2011) 7341 e C(2013) 9785	non funzionanti v.all.V
2.1.2	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	ANAS s.p.a.	€ 62.200.000,00	Scheda GP approvata decisione C(2016) 3010	non funzionanti v.all.V
2.1.1	Raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina	RFI S.p.a.	-	Scheda GP pronta per la decisione.	non funzionanti v.all.V
1.1.1	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	RFI S.p.a.	-	Scheda GP pronta per la decisione.	fasizzato v.all.III
1.1.2	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I e II lotto	Autorità Portuale di Salerno	€ 55.436.576,00	Scheda GP approvata decisione C(2017) 1842 del 23.03.2017	fasizzato v.all.III
1.1.2	Porto di Augusta - Potenziamento del Porto commerciale di Augusta. Consolidamento banchine e Realizzazione banchina containers	Autorità portuale di Augusta	-	Scheda GP pronta per la decisione.	fasizzato v.all.III
2.1.1	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	RFI S.p.a.	€ 4.712.418,00	Scheda GP approvata decisione C(2017) 2023 del 23.03.2017	fasizzato v.all.III

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

RAPPORTO FINALE DI ESECUZIONE

Ldl	Intervento	Soggetto/ Ente beneficiario	Importo Decisione	Riferimenti Decisione CE/stato di avanzamento	Avanzamento procedurale
1.1.1	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo*	RFI S.p.a.	€ 192.337.672,62	Scheda GP C(2016) 6266 approvata decisione	fasizzato v.all.III
2.1.1	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	RFI S.p.a.	€ 19.377.803,00	Scheda GP C(2017) 487 approvata decisione	fasizzato v.all.III
2.1.1	Metaponto – Sibari – Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria*	RFI S.p.a.	€ 47.386.471,33	Scheda GP C(2016) 8489 approvata decisione	fasizzato v.all.III
2.1.1	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	RFI S.p.a.	€ 30.513.791,00	Scheda GP C(2017) 1834 approvata decisione	fasizzato v.all.III

5. ASSISTENZA TECNICA

Obiettivi specifici e operativi

Tabella 34 Obiettivo specifico Assistenza Tecnica

OBIETTIVO SPECIFICO		OBIETTIVI OPERATIVI	
3.	Accrescere l'efficacia dell'attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari	III.1	Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma
		III.2	Accrescere la conoscenza del PON da parte del pubblico e dei beneficiari

Obiettivo operativo III.1. Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma

Attraverso questo obiettivo operativo l'Asse promuove azioni tese a garantire una efficiente, efficace e trasparente gestione operativa del Programma durante il suo intero ciclo di vita: preparazione, gestione, monitoraggio, sorveglianza, valutazione, informazione, controllo e rendicontazione, in coerenza con quanto previsto dalla regolamentazione comunitaria³⁰.

Per lo svolgimento delle attività sopra enunciate sono state messe a disposizione apposite risorse finanziarie, così da permettere all'Autorità di Gestione di attuare tutte le iniziative promosse dal Programma nel rispetto dei termini regolamentari e nella garanzia dell'implementazione di efficaci e tempestivi sistemi di sorveglianza, controllo e valutazione delle stesse.

Obiettivo operativo III.2. Accrescere la conoscenza del PON da parte del pubblico e dei beneficiari

Tale obiettivo riflette la volontà dell'Amministrazione di attivare iniziative di comunicazione, informazione e pubblicità mirate, efficaci e – in qualmodo – "pervasive", ossia finalizzate ad accrescere, a tutto tondo, il grado di conoscenza e di consapevolezza dei diversi interventi attuati con il PON. Ciò implica l'investimento di ingenti sforzi per poter identificare – già in corso d'opera – metodi e strumenti adeguati a garantire il pieno successo delle attività comunicative e di pubblicità presso i beneficiari/destinatari ultimi delle risorse mobilitate, quindi anche verso un pubblico non "specializzato" e verso i cittadini.

L'obiettivo dà inoltre pieno valore alla possibile costruzione di *network* sulle politiche di trasporto, ossia agli scambi di saperi e conoscenze sul tema come fattori-chiave per il successo e l'implementazione del Programma.

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

In particolare, l'Asse III prevede l'attivazione di forme di accompagnamento e cooperazione interistituzionale finalizzate a rafforzare le competenze tecniche e di governo dei diversi

³⁰ Regolamento Generale (CE) 1083/2006 e Regolamento Attuativo (CE) 1828/2006.

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

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

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

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

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

L'Asse III si articola, dunque, in due Obiettivi operativi e cinque Linee di Intervento:

Tabella 35 Asse III - Obiettivi operativi e Linee di Intervento

OBIETTIVI OPERATIVI	LINEE DI INTERVENTO
III.1 Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma	III.1.1. Assistenza tecnica III.1.2. Monitoraggio III.1.3. Valutazione, studi e ricerche III.1.4. Controlli
III.2 Accrescere la conoscenza del PON da parte del pubblico e dei beneficiari	III.2.1. Comunicazione, informazione e pubblicità

Linea di intervento III.1.1. Assistenza tecnica

L'Assistenza tecnica è finalizzata a sostenere un'ottimale gestione del Programma da parte dell'Autorità di Gestione e si esplica sia in fase di programmazione degli interventi (e relative priorità), sia in fase attuativa affiancando l'Amministrazione e gli Enti attuatori nella definizione di procedure di analisi ed, eventualmente, di revisione/adattamento delle iniziative progettuali ammesse a beneficio. Ulteriori supporti dell'assistenza tecnica sono rivolti a un'efficace gestione delle fasi di controllo, sorveglianza, monitoraggio e valutazione degli interventi attivati con il Programma.

L'assistenza tecnica è stata svolta sia presso gli uffici dell'Autorità di Gestione che presso gli Enti attuatori da personale amministrativo interno o attraverso strutture/consulenti esterni appositamente incaricati.

Per l'espletamento delle attività previste nell'ambito di questa linea di intervento, sono ammessi a finanziamento i compensi riferiti a consulenze e le spese per missioni del personale interno dell'Amministrazione.

Linea di intervento III.1.2. Monitoraggio

Tale linea di intervento prevede supporti all'Autorità di Gestione e agli Enti attuatori per la rilevazione dei dati a livello di progetto e in relazione ai profili finanziario, procedurale e fisico. Sono inoltre previsti specifici supporti finalizzati a una corretta installazione e fruizione del Sistema di Monitoraggio Unico, nonché per definire "protocolli di colloquio" tra i sistemi informativi attualmente in uso presso i soggetti coinvolti nella rilevazione e trattazione dei dati.

In particolare, il monitoraggio ai sensi dell'art. 10 della Direttiva 2001/42/CE è stato finalizzato a verificare gli effetti ambientali significativi del Programma per individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti ed essere in grado di adottare le opportune misure correttive.

Per l'espletamento delle attività previste nell'ambito di questa linea di intervento, sono ammessi a finanziamento i compensi riferiti a consulenze e le spese per personale interno dell'Amministrazione.

Linea di intervento III.1.3. Valutazione, studi e ricerche

La linea di intervento prevede:

- svolgimento delle attività di valutazione *ex ante*, *in itinere* ed *ex post* del Programma, coerentemente con quanto previsto dall'art.48 del Regolamento (CE) 1083/2006;
- realizzazione di studi e ricerche connessi a specifiche esigenze attuative del PON, nonché finalizzati a fornire elementi utili al successivo periodo di programmazione.

Nell'ambito delle attività di supporto alla valutazione del PON "Reti e mobilità", un ruolo significativo sarà svolto dal Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici del Ministero delle Infrastrutture, il quale ha la finalità fondamentale di aiutare l'Amministrazione a migliorare le proprie *performance* e a dare conto ai cittadini dei risultati conseguiti dal PON.

Per quanto concerne invece l'attività di studi e ricerche si specifica che, a garanzia di un utilizzo strategico e trasparente dei fondi da investire per la loro elaborazione, è stato redatto un apposito "*Piano strategico delle iniziative di studi e ricerche*".

Per l'espletamento delle attività previste nell'ambito di questa linea di intervento, sono ammessi a finanziamento i compensi riferiti a consulenze e le spese per personale interno dell'Amministrazione.

Linea di intervento III.1.4. Controlli

La linea di intervento prevede l'attivazione di specifici supporti all'Autorità di Gestione per l'elaborazione, implementazione e aggiornamento di adeguati sistemi di gestione e di controllo del Programma, in conformità a quanto richiesto dai Regolamenti comunitari 1083/2006 e 1828/2006 e dalle altre fonti normative nazionali di riferimento.

Per l'espletamento delle attività previste nell'ambito di questa linea di intervento, sono ammessi a finanziamento i compensi riferiti a consulenze e le spese per personale interno dell'Amministrazione.

Linea di intervento III.2.1. Comunicazione, informazione e pubblicità (Codici Ue: 86)

Tale linea di intervento è stata attuata attraverso la preventiva elaborazione di un Piano di Comunicazione, redatto in conformità all'art.2 del Regolamento Attuativo (CE) 1828/2006. Il Piano dovrà pertanto prevedere modalità, strumenti e tempi di attivazione delle azioni di comunicazione, nonché identificare i beneficiari/destinatari delle stesse.

Per l'espletamento delle attività previste nell'ambito di questa linea di intervento, sono ammessi a finanziamento i compensi riferiti a consulenze e le spese per personale interno dell'Amministrazione.

6. INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ

Attuazione del piano di comunicazione

L'attività di comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013 è stata svolta nell'ambito del contratto prot. 3216 di Rep. del 16 aprile 2009 e s.m.i., stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il R.T.I composto inizialmente dalle società OC&M Srl, Renzi & Partners Srl, Vox Communication Srl (ex National Computer Snc) e Soleil 2000 Srl. In seguito ai recessi delle società Soleil 2000 Srl (6/09/2013) e Renzi & Partners Srl (24/09/2013) le attività sono state concluse dalle società OC&M Srl e Vox Communication Srl.

In particolare, di seguito, si sintetizzano le attività di comunicazione realizzate negli anni dal 2009 al 2015.

Organizzazione di convegni, workshop e partecipazione a fiere ed eventi

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha organizzato i seguenti convegni e workshop aventi ad oggetto il PON Reti e Mobilità 2007-2013:

- N. 4 workshop con gli operatori della logistica svolti nelle regioni Puglia (9/06/2010 Bari), Campania (22/09/2010 Napoli), Calabria (16/11/2010 Lamezia Terme) e Sicilia (30/11/2010 Termini Imerese) per l'attivazione della Linea d'intervento I.4.1;
- Workshop Festa dell'Europa (9/05/2011 Roma);
- Workshop dal titolo "L'Italia al centro del sistema di trasporto euro mediterraneo intermodalità, sicurezza e innovazione per lo sviluppo della logistica" (26/08/2011 Rimini);
- Workshop 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" (13/09/ 2011 Bari);
- Festa dell'Europa: premiazione concorso fotografico "Cattura il Movimento" (9/05/2012 Roma);
- Convegno nazionale per la presentazione del bando di aiuti di stato in favore delle imprese della logistica (11/12/ 2012 Roma);
- N. 4 Lectio Magistralis presso le Università delle regioni Calabria (14/12/2012 Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria), Campania (29/01/2013 Università degli Studi di Napoli Federico II), Sicilia (14/03/2013 Università degli Studi di Catania) e Puglia (19/03/2013 Politecnico di Bari);
- Workshop incentrato sul ruolo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella gestione dei Fondi Strutturali Europei con interventi che hanno riguardato la programmazione passata (2000-2006) e attuale (2007-2013), il percorso intrapreso in vista del ciclo di programmazione 2014-2020, le reti di trasporto Transeuropee, i programmi europei di sviluppo urbano ed il Piano città (28/05/2013 Roma);
- Convegno internazionale dal titolo "Il Monitoraggio Ambientale VAS dei Programmi Operativi nel settore delle infrastrutture di trasporto: metodologie e strumenti" (13/06/2013 Roma);
- Festa dell'Europa: presentazione documentario "Il Viaggio delle Merci" (9/05/2014 Roma)

- Workshop che ha avuto come tema centrale l'esperienza del Monitoraggio Ambientale VAS e della Valutazione in itinere del PON Reti e Mobilità 2007/2013 (27/05/2014 Roma);
- N. 4 workshop dedicati alle tematiche della portualità e della logistica secondo nelle regioni Sicilia (7/10/2014 Catania), Campania (21/10/2014 Salerno), Puglia (23/10/2014 Taranto), Calabria (19/11/2014 Reggio Calabria);
- Festa dell'Europa: evento integrato di comunicazione visiva (9-17/05/2015 Roma);
- Comitato di Sorveglianza PON Reti e Mobilità 2007-2013 (5/11/2015 Napoli);
- Convegno di chiusura del PON Reti e Mobilità 2007-2013 e di apertura del nuovo ciclo di programmazione (6/11/2015 Napoli),

Inoltre, è stata data pubblicità alle attività realizzate dal PON Reti e Mobilità 2007-2013 attraverso la partecipazione a varie fiere e manifestazioni dello stand espositivo o di un punto informativo dedicato al Programma.

Lo stand del PON si è caratterizzato per una struttura aperta, in tubolare in acciaio, e pannelli in MDF e in plexiglass opalino bianco retroilluminato, grazie alla quale è stato possibile creare un'alternanza di superfici verticali ed orizzontali completamente graficizzate.

Il Programma ha partecipato con questo stand alle seguenti manifestazioni:

- Forum PA (17-20/05/2010 Roma);
- Meeting di Rimini (21-27/08/2016);
- Fiera del Levante di Bari (10-18/09/2011 Bari);
- Green City Energy MED (12-13/11/2012 Bari);
- Global Logistics Exposummit (21-22/11/2012 Lago di Garda – Lazise);
- Port & Shipping Tech (, 29-30/11/2012 Genova);
- Telemobility (26-27/09/2013 Torino);
- Smart Mobility World (13-14/11/2014 Torino).

Infine, un punto informativo dedicato al Programma è stato presente, in occasione della all'inaugurazione del Centro di formazione VTS, presso la Base M.M. di Messina (3/11/2011).

Pubblicazioni e materiali informativi di supporto (gadget)

Nell'ambito del Piano di Comunicazione sono state realizzate alcune pubblicazioni quali: la collana editoriale dal titolo "Quaderni del PON Reti e Mobilità 2007-2013", le brochure ed i depliant informativi. Si tratta di materiale divulgativo che - insieme con i gadget personalizzati - è stato distribuito in occasione di fiere, convegni e workshop.

Per quanto riguarda la collana editoriale "Quaderni del PON Reti e Mobilità 2007-2013" sono stati pubblicati i seguenti volumi:

- *Portualità del sud Italia e strategie del PON* (giugno 2010);
- *I Focus Territoriali. Azioni per una programmazione condivisa dello sviluppo infrastrutturale* (febbraio 2011);
- *Piano di monitoraggio ambientale* (luglio 2011);
- *Le politiche del trasporto delle merci in Europa e nel Sud Italia* (ottobre 2012);
- *I controlli del PON Reti e Mobilità 2007-2013* (luglio 2013);
- *Verso una VAS più strategica: Spunti dalla valutazione in itinere del PON Reti e Mobilità 2007-2013* (maggio 2014);

- *La Smart Mobility nella Programmazione Europea: I sistemi ITS nel PON Reti e Mobilità 2007-2013* (settembre 2015).

Sono stati, inoltre, realizzati:

- N. 2 depliant dedicati al Programma ed al Piano di Monitoraggio Ambientale;
- N. 2 brochure dedicata agli ITS.

Sia della brochure dedicata al programma che la prima brochure ITS sono state oggetto di aggiornamenti.

Infine sono stati pubblicati il volume "Istantanee dal Territorio" (giugno 2010) e i libri fotografici "Cattura il Movimento" e "Visioni Sostenibili".

Durante tutto il periodo di realizzazione del Piano di Comunicazione sono state ideate le seguenti tipologie di gadget: penne, matite, usb, cartelline, shopper, block-notes, confezione porta-notes, set matite colorate con temperamatite, sacchetti portabiancheria.

Flight pubblicitari e sito internet dedicato al Programma

I servizi pubblicitari (spot su radio e televisioni nazionali e locali, affissioni, stampa quotidiana nazionale e locale, stampa periodica, web, ecc) sono serviti da cassa di risonanza alla realizzazione degli eventi o alla partecipazione alle fiere, al fine di darne maggiore risalto.

Di seguito si riportano i flight effettuati nei diversi anni:

I Flight (anno 2010): gennaio – marzo 2010: **Stampa quotidiana locale** (Il Mattino, La Gazzetta del Sud, Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno, La Sicilia, Il Giornale di Sicilia – totale n. 6 avvisi) – **Stampa quotidiana nazionale** (Il Sole24Ore, Corriere della sera, Il Libro dei fatti, Il Giornale, Libero, L'Avvenire, Il Foglio – totale n. 9 avvisi) – **Stampa finanziaria** (Il Mondo, Anci Rivista – totale n. 2 avvisi) – **Stampa generalista** (n. 1 avviso su Panorama);

II Flight (anno 2010): maggio – giugno 2010: **Stampa quotidiana nazionale** (Il Messaggero, Il Tempo, Il Sole24Ore, Il Sole24Ore Speciale Forum PA – totale n. 6 avvisi) - **Free Press** (Metro edizione di Roma e Leggo edizione di Roma – totale n. 2 avvisi) - **Internet** (inserimento del banner del PON Reti e Mobilità in numerosi siti commerciali tra i quali: borsaitaliana.it, ilsole24ore.com, quotidiano.net, restodelcarlino.it, lanazione.it, ilgiorno.it, iltempo.it, secoloxix.it, quotidianodellacalabria.it, messaggero.it, ilvelino.it, gazzettadelsud.it, lagazzettadelmezzogiorno.it, lasicilia.it, ilgiornale.it, panorama.it) - **Affissione statica** (poster posizionati a Roma dimensioni cm 400x300, cm 200x200, cm 100x140, cm 70x140, cm 100x140, cm 120x180, mt 12x13) - **Affissione dinamica** (a Roma retro bus e interno treno Leonardo Express) - **Video Bus** (n. 950 passaggi dello spot sugli autobus di Roma),

III Flight (anno 2010): ottobre – dicembre 2010 - **Stampa quotidiana locale** (Il Mattino, La Gazzetta del Sud, Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno, La Sicilia, Il Giornale di Sicilia - totale n. 6 avvisi) - **Stampa quotidiana nazionale** (Il Giornale e L'Avvenire - totale n. 2 avvisi) - **Stampa quotidiana estera** (The Independent e Les Echos - totale n. 2 focus) - **Stampa periodica finanziaria** (su Ambiente e Le Formiche - totale n. 2 avvisi) - **Stampa periodica generalista** (Panorama, Sorrisi Canzoni TV, Famiglia Cristiana, Gente, Di Più TV, Di Più, Telesette, L'Espresso, Sette Magazine, Oggi - totale n. 11 avvisi) - **Televisioni 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 - totale di n. 504 spot da 30'') -

Radio locali (Radio Margherita Campania, Radio CRC, Radio Bussola, Radio Magic2, Radio Margherita Puglia, Radio Italia Anni 80 Puglia, Radio Salento, Radio Venere, Radio Margherita Calabria, Radio Juke Box Calabria, Radio Enne Lamezia, Radio Italianissima, Radio Sound, Radio Margherita Sicilia, Radio Juke Box Sicilia, Radio Antenna dello Stretto, Radio Marte, Radio Alfa, Radio Magic, Radio Puglia, Radio Selene, Studio 54 Network, Radio Ricordi, Radio Libera Bisignano, Radio Telecolor, Radio Smile - totale di n. 1.296 spot) – **Internet** (n. 240.000 impressions sul network AD) - **Esterna statica e dinamica** (poster a Roma, stendardi bifacciali a Roma, Circuito Mupi mono a Roma, parapetonali a Roma, poster a Napoli, poster a Bari, poster a Catanzaro, poster a Reggio Calabria, poster a Palermo, poster a Catania; impianto maxi bifacciale a Roma, retrobus esterna dinamica Roma, spot 30" video su Bus e Metro Roma -- totale n. 1945 affissioni);

IV Flight (anno 2011): gennaio – marzo 2011 - **Stampa quotidiana locale** (Calabria Ora - totale n. 1 avviso) - **Stampa quotidiana nazionale** (Il Sole24Ore - totale n. 1 avviso) - **Stampa periodica finanziaria** (Espansione, Banca e Finanza, Giornale delle Assicurazioni, Il Carabiniere, Il Finanziere, Polizia Moderna, UPI Unione Province d'Italia, Anci Rivista, Espansione, Area, Il Libro dei Fatti e Le Formiche – totale n. 13 avvisi) - **Redazionali** (Capital, Class, Milano Finanza, Italia Oggi, Il Mondo, Il Libro dei Fatti) - **Stampa periodica generalista** (Panorama, Sorrisi Canzoni TV, Famiglia Cristiana, Gente, Di Più TV, Di Più, Telesette, L'Espresso, Sette Magazine, Oggi e Gente Motori - totale n. 19 avvisi) - **Televisioni nazionali** (Sky, La7, Canale 5, Sky Nuvolari, Sky Leonardo, Sky Marco Polo - totale n. 732 spot da 30") - **Telepromozionali** (n. 4 telepromozionali, ciascuno della durata di 35" nel corso della trasmissione Chi Vuol Essere Milionario) - **Televisioni 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 - totale n. 336 spot da 30") - **Radio Locali** (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 totale di n. 1.772 spot) - **Internet** (n. 14.514.935 impressions sul network AD e sui seguenti siti. 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) - **Esterna statica e dinamica** (poster a Roma, stendardi bifacciali a Roma; Circuito Mupi mono a Roma, parapetonali a Roma, poster a Napoli, poster a Bari, poster a Catanzaro, poster a Reggio Calabria; poster a Palermo, poster a Catania, impianto maxi bifacciale a Roma, retrobus esterna dinamica Roma, spot 30" su Bus e Metro Roma - totale n. 2.600 affissioni);

V Flight (anno 2011): aprile – giugno 2011 - **Redazionali** (Il Sud e Più Mese – n. 2 focus dedicati al Programma) - **Stampa periodica finanziaria** (Patrimoni – totale n.1 avviso);

VI Flight (anno 2011): luglio – settembre 2011 - **Stampa quotidiana locale** (Calabria Oggi, Gazzetta del Sud - totale n. 2 avvisi) - **Stampa quotidiana nazionale** (Il Sole24Ore – totale n. 2 avvisi) - **Stampa periodica finanziaria** (Formiche, Corriere delle Opere, Tempi, Polizia Moderna – totale n. 6 avvisi) – **Esterna** (poster a Rimini, Napoli, Bari, Catanzaro, Palermo e Catania – totale n. 269 affissioni) - **Internet** (avvisi banner e/o altri formati su siti finanziari e sui maggiori siti di news, local regional content, industries, lifestyle, sports, etc.);

VII Flight (anno 2011): ottobre – dicembre 2011 – **Redazionali** (Domus, Tutti Fotografi, La Repubblica, ADN Kronos – totale n. 4 avvisi);

VIII Flight (anno 2012): aprile – giugno 2012 – **Stampa quotidiana locale** (Il Mattino, La Gazzetta del Sud, il Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno, La Sicilia, Il Giornale di Sicilia, Calabria Ora – totale n. 7 avvisi) - **Stampa quotidiana nazionale** (Il Messaggero – n. 1 avviso) - **Stampa finanziaria istituzionale** (Il Libro dei Fatti, Ambiente, UPI – Unione Province Italiane – totale n. 4 avvisi) - **Radio locali** (Radio Margherita, Radio Marte, Radio Cuore, Radio Alfa, Radio Bussola 24, Radio Magic, Radio Magic 2, Radio Italia Anni 60, Radio Puglia, Radio Salento, Radio Selene, Radio Venere Solo Musica Italiana, Radio Juke Box, Studio 54 Network, Radio Enne Lamezia, Radio Ricordi, Radio Italianissima, RLB Radio Libera Bisignano, Radio Sound, Radio Telecolor, Radio Antenna dello Stretto, Radio Smile - totale di n. 1.092 spot) - Internet (totale impression 11.728.980) - **Esterna statica:** (poster Napoli, poster Bari, poster Catanzaro, poster Reggio Calabria, poster Palermo, poster Catania – totale n. 348 affissioni);

IX Flight (anno 2012): luglio - settembre 2012 - **Stampa finanziaria istituzionale:**(Anci Rivista, Il Carabiniere, Il Finanziere, Polizia Moderna, Forestale - totale n. 15 avvisi) - **Televisioni locali** (Reggio TV, Calabria TV, Telespazio TV, Video Calabria, Napoli Canale, Telecapri, Telecapri Notizie, Telecapri Sport, Telerama, Telenorba, Antenna Sicilia, RTP Messina, Telecolor, TGS TeleGiornale Sicilia, Videomediterraneo - totale di n. 360 passaggi) - **Internet** (totale impressions 10.042.695)

X Flight (anno 2012): ottobre – dicembre 2012 - **Stampa quotidiana locale** (Il Messaggero, Il Mattino, La Gazzetta del Sud, Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno, La Sicilia, Il Giornale di Sicilia – totale n. 7 avvisi) - **Stampa quotidiana nazionale** (pubblicitario su IlSole24Ore - totale n. 1 avviso) - **Redazionali** (Milano Finanza, Italia Oggi ed IlSole24Ore – totale n. 3 focus) - **Focus online** (n. 18 editoriali veicolati attraverso le principali agenzie stampa nazionali e sui portali online) - **Televisioni locali** (Reggio TV, Calabria TV, Telespazio TV, Video Calabria, Napoli Canale 21, Telecapri, Telecapri News, Telecapri Sport, Telerama, Telenorba, Antenna Sicilia, RTP Messina, Telecolor, TGS TeleGiornale Sicilia, Videomediterraneo - totale n. 768 passaggi) - **Internet** (totale impressions 8.500.000) – **Esterna statica:** poster Roma, poster Napoli, poster Bari, poster Catanzaro, poster Reggio Calabria, poster Palermo, poster Catania – totale n. 305);

XI Flight (anno 2013): gennaio – marzo 2013 - **Stampa quotidiana locale** (Il Mattino, La Gazzetta del Sud, Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno, La Sicilia, Il Giornale di Sicilia, Calabria Ora - totale n. 7 avvisi) - **Stampa quotidiana nazionale** (pubblicitario su Il Messaggero - totale n. 1 avviso) - **Stampa finanziaria istituzionale** (Polizia Pubblica Sicurezza, Agenda del Giornalista, Formiche – totale n. 3 avvisi) - **Internet** (totale impressions 12.402.474) - **Televisioni locali** (Reggio TV, Calabria TV, Telespazio TV, Video Calabria, Napoli Canale 21, Telecapri, Telecapri News, Telecapri Sport, Telerama, Telenorba, Antenna Sicilia, RTP Messina, Telecolor, TGS TeleGiornale Sicilia, Videomediterraneo - totale n. 540 passaggi) - **Radio locali** (Radio Marte, Radio Italia Anni 60, Radio C.R.C., Radio Sportiva, Ciccio Riccio, Love FM, Radio Kiss Kiss, Radio Puglia, Radio Juke Box, Radio Enne Lamezia, Radio Touring 104, Radio Azzurra, R.G.S. Radio Giornale Sicilia, R.S.C. Radio Studio Centrale, radio Sportiva, Radio Cuore – totale n. 1.092 passaggi) – **Esterna statica** (poster Roma, poster Napoli, poster Bari, poster Catanzaro, poster Reggio Calabria, poster Vibo Valentia, poster Palermo, poster Catania – totale n. 356);

XII Flight (anno 2013): aprile – giugno 2013 – **Stampa quotidiana locale** (Il Mattino, La Gazzetta del Sud, Quotidiano di Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno, La Sicilia, Il Giornale

di Sicilia, Calabria Ora – totale n. 7 avvisi) - **Stampa quotidiana nazionale** (Il Messaggero, IlSole24Ore – totale n. 2 avvisi) - **Stampa economica-finanziaria** (Milano Finanza, Italia Oggi - totale n. 2 avvisi) - **Redazionali** (IlSole24Ore – totale n. 2 focus) - **Stampa finanziaria istituzionale** (Anci Rivista, Polizia Moderna, Rivista Marittima – totale n. 3 avvisi) - Internet (totale complessivo impressions 12.500.000) - **Televisioni locali** (Reggio TV, Calabria TV, Telespazio TV, Video Calabria, Tele Oggi, Telecapri, Telecapri News, Telecapri Sport, Telerama, Telenorba, Telenorba +1, Antenna Sicilia, RTP Messina, Telecolor, TGS TeleGiornale Sicilia, Videomediterraneo – totale n. 672 passaggi) - **Radio locali** (Radio Marte, Radio Italia Anni 60, Radio C.R.C., Radio Sportiva, Ciccio Riccio, Love FM, Radio Kiss Kiss, Radio Puglia, Radio Juke Box, Radio Enne Lamezia, Radio Touring 104, Radio Azzurra, R.G.S. Radio Giornale Sicilia, R.S.C. Radio Studio Centrale, Radio Sportiva, Radio Cuore - totale n. 1.092 passaggi) – **Esterna statica** (poster Roma, poster Napoli, poster Bari, poster Catanzaro, poster Reggio Calabria, poster Vibo Valentia, poster Palermo, poster Catania – totale n. 572);

XIII Flight (anno 2013): luglio – settembre 2013 - **Stampa finanziaria istituzionale** (Il Carabiniere, Il Finanziere, Il Forestale, Ambiente – totale n. 4 avvisi);

XIV Flight (anno 2014): aprile – giugno 2014 - **Stampa finanziaria istituzionale** (Il Libro dei Fatti – totale n. 1 avviso) - **Internet** (portale Ecoseven.net);

XVI Flight (anno 2015): luglio – novembre 2015 – **Redazionali** (Sole24Ore, il Mattino e Repubblica edizione di Napoli – totale n. 3 focus).

Il sito dedicato al Programma (<http://ponreti.mit.gov.it/>) è stato costantemente aggiornato e implementato sia per quanto attiene alla veste grafica sia per quanto riguarda i contenuti (news, eventi, ecc.) e la documentazione messa a disposizione degli utenti (verbali sedute Comitato di Sorveglianza, Manuale Operativo delle Procedure, Sistema di Gestione e Controllo, Rapporti Annuali di esecuzione, ecc.).

La struttura del sito ha previsto un'area dedicata agli adempimenti in materia di cartelli di cantiere e targhe esplicative permanenti (Regolamento (CE) 1828/2006) contenente sia il materiale fotografico inviato dai Beneficiari attestante il rispetto degli obblighi informativi sia i layout dei cartelli e delle targhe ed i loghi in alta definizione per la stampa.

Inoltre, nella Homepage del sito e nella sezione Comunicazione < Elenco Beneficiari (<http://ponreti.mit.gov.it/index.php/comunicazione/elenco-dei-beneficiari>) è presente la lista dei Beneficiari che viene costantemente aggiornata sulla base dei decreti di selezione dei progetti finanziati nell'ambito del Programma.

Concorsi fotografici

I concorsi fotografici *Cattura il Movimento* e *Visioni Sostenibili* rappresentano senza dubbio esempi di best practice nell'ambito del Piano di Comunicazione del PON Reti e Mobilità 2007-2013. Entrambi hanno rivestito un ruolo importante al fine di aumentare la consapevolezza del ruolo e del valore che le opere infrastrutturali per la mobilità e i trasporti assumono nello sviluppo del territorio e favorire l'avvicinamento dei giovani all'Europa.

Il concorso *Cattura il Movimento* (novembre 2011) si poneva come obiettivo quello di raccontare tramite le fotografie il sistema delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti delle merci delle regioni interessate dal Programma (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), coinvolgendo gli studenti universitari.

Il concorso video/fotografico dal titolo *Visioni Sostenibili* (gennaio 2013) affrontava la tematica rapporto tra infrastrutture, trasporto merci e sostenibilità ambientale. La

partecipazione al concorso era aperta ai giovani dai 18 ai 35 anni ed erano ammessi esclusivamente le fotografie ed i video che ritraevano luoghi e soggetti delle quattro regioni Obiettivo Convergenza (Calabria, Campania, Puglia, Sicilia).

Documentario Il Viaggio delle Merci

Un ulteriore best practice nell'ambito delle attività di comunicazione del Programma è rappresentata dalla docufiction *Il Viaggio delle Merci* (inizio delle riprese nel mese di gennaio 2014).

Il documentario ha seguito la filiera del caffè dalla sua produzione al consumatore, mettendo in luce il ruolo fondamentale della logistica nello sviluppo economico e sociale per l'Italia e sottolineando come ogni investimento fatto nel Mezzogiorno supporti la crescita dell'intero sistema Paese.

7. VALUTAZIONE COMPLESSIVA 2007-2013

Una valutazione complessiva del Programma non può non risentire in maniera considerevole del ritardo attuativo nella realizzazione di alcuni interventi di rilevante valore economico, di cui molti si sono conclusi prevalentemente l'ultimo anno di attuazione ed altri andranno a terminare con fondi nazionali o con il cofinanziamento del programma 2014-2020. Questa analisi viene focalizzata prevalentemente verso una valutazione volta a restituire lo stato delle realizzazioni al momento della presentazione del presente rapporto e ad indagare le motivazioni che hanno determinato questa situazione.

La riflessione su quanto realizzato dal Programma deve sforzarsi innanzitutto di evidenziare la capacità complessiva del PON di conseguire gli obiettivi posti a base della strategia. Al tempo stesso essa è chiamata a trarre indicazioni e suggerimenti utili per implementare le azioni previste nell'ormai attuale ciclo di programmazione 2014-2020 nei settori delle infrastrutture di trasporto, della logistica e della mobilità, con riferimento alle relative attività di gestione.

Da questo punto di vista, dunque, si possono articolare due principali ambiti di analisi, valutazione e verifica aventi ad oggetto:

- il complesso delle attività di gestione, monitoraggio, controllo e sorveglianza in senso ampio;
- lo stato di attuazione raggiunto e gli effetti prodotti dagli interventi.

L'evoluzione del contesto socio economico e normativo nel quale si è trovato ad operare il PON Reti e Mobilità nel corso degli anni di attuazione, da una parte, e le difficoltà procedurali e attuative incontrate da alcuni interventi rilevanti, dall'altra, hanno comportato la necessità di intervenire ripetutamente sul quadro progettuale di riferimento. Questo è stato testimoniato dai notevoli sforzi profusi dall'Autorità di Gestione nelle attività amministrative e dalla numerosità delle modifiche intervenute sul quadro degli interventi posti a finanziamento. Le attività condotte nell'ambito della valutazione e della sorveglianza rafforzata hanno messo in evidenza fin dall'inizio le difficoltà del Programma nel conseguire pienamente i risultati fissati, difficoltà peraltro acuite dalla grave congiuntura economica e dall'instabilità normativa del Paese.

Le analisi condotte hanno evidenziato, in fase conclusiva, come gli sforzi operati nelle ultime annualità siano stati concentrati nello scongiurare i rischi di disimpegno delle risorse – nonostante la consistente riduzione nella dotazione complessiva del Programma – e nell'assicurare la continuità negli investimenti e il completamento delle opere complessivamente individuate in attuazione della strategia generale che ha sempre guidato le scelte operate dalla struttura di gestione.

La gestione del Programma, pertanto, è stata scandita da diversi momenti di riprogrammazione e adattamenti ed è stata orientata a definire le azioni utili al rispetto e alla salvaguardia degli obiettivi di spesa del dicembre 2015, oltre che a puntare verso il raggiungimento degli obiettivi strategici del Programma. Se l'implementazione delle Linee di Intervento relative ai due Assi prioritari ha visto un'attività costante di selezione di ulteriori progetti ma al contempo ha dovuto scontare il persistere di criticità esistenti e l'emergere di nuove complessità. In questo quadro, a partire dal 2015 è stata intensificata la collaborazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia per la Coesione Territoriale e la Commissione Europea al fine di individuare un insieme di azioni di miglioramento delle performance di spesa in grado di scongiurare il rischio di disimpegno di risorse.

Sulla base degli ultimi dati disponibili al momento della elaborazione del presente rapporto, è evidente il raggiungimento di un livello complessivo di completamento procedurale e realizzativo molto elevato. Sotto il profilo finanziario, nonostante le numerose difficoltà precedentemente descritte, i progetti finanziati hanno assorbito praticamente tutta la spesa programmata (con un tasso di esecuzione finanziaria pari ad oltre i 98%). Tuttavia, in considerazione dell'impegno finanziario di rilievo e della valenza strategica delle opere ancora in corso di completamento, nonché degli effetti attesi dalla loro realizzazione, non può ad oggi effettuarsi una valutazione complessiva e di carattere conclusivo degli effetti di breve-medio periodo generati dal Programma.

Il quadro complessivo sull'avanzamento è rappresentato sinteticamente dall'impegno finanziario sostenuto per i 15 Grandi progetti per un valore di oltre 1.303 Meuro; sotto il profilo procedurale 3 GP risultano pienamente conclusi e 12 GP sono in corso di completamento. Tra questi ultimi 4 GP, non ammissibili a finanziamento nell'ambito del nuovo Programma, si concluderanno nei prossimi mesi con risorse nazionali, come previsto dalla normativa europea, e 8 GP, i cosiddetti *fasizzati*, verranno completati a valere sulle risorse 2014-2020 per un importo di circa 574 Meuro.

Al suddetto livello di avanzamento finanziario e procedurale corrisponde un livello realizzativo che, in termini di quantificazione del valore degli indicatori di realizzazione e di risultato relativi ai progetti conclusi e in rapporto al valore programmato, risente notevolmente della situazione sopra prospettata.

Nel suo complesso, il quadro degli indicatori rappresentato nei precedenti paragrafi, seppure non completamente esaustivo, consente di delineare e accompagnare una narrazione puntuale di quanto è stato realizzato con l'attuazione del Programma. Infatti, è da ritenersi comunque considerevole il contributo degli interventi finanziati del PON alla ristrutturazione di oltre 1.500 KM di ferrovie della Rete TEN-T, alla costruzione di circa 30 Km di strade di collegamento, nonché all'ammodernamento tecnologico della rete ferroviaria ed al potenziamento delle infrastrutture portuali.

Occorre evidenziare, infine, che il Programma, oltre a perseguire gli obiettivi prestabiliti, ha comunque svolto un ruolo di forte stimolo agli investimenti pubblici nelle aree del Mezzogiorno, ed ha motivato, mobilitato e attivato una serie di interventi che in ogni caso potranno essere completati anche a valere su diverse fonti finanziarie

Tale mobilitazione è intervenuta anche sotto il profilo dell'elaborazione delle politiche pubbliche e delle prassi programmatiche e gestionali. La scelta di mantenere fermo per il Programma un alto profilo strategico durante una difficile fase di isolamento programmatico e di difficoltà di implementazione, si ritiene abbia contribuito in misura significativa a accelerare il processo di riforma delle politiche. È infatti nell'ambito della negoziazione con la Commissione europea tra vecchio e nuovo PON che – insieme ai richiami operati attraverso le successive *Country Specific Recommendations* e la necessità di dotarsi di uno strumento in adempimento alle condizionalità *ex ante* – sono scaturite importanti sollecitazioni a dare una definitiva formalizzazione attraverso atti normativi e regolamentari di a strumenti di programmazione, indirizzo e coordinamento interistituzionale già in atto da alcuni anni.

Ciò, in particolare per quanto riguarda il superamento della Legge Obiettivo, la riconduzione a un quadro di ordinarietà della programmazione e al ridisegno degli strumenti di programmazione strategica e operativa delle infrastrutture di interesse nazionale. Tali input hanno inoltre riguardato la necessità di introdurre elementi di riforma anche con riferimento ai singoli settori e, in particolare, nel settore della logistica e della portualità.

L'esperienza del Programma lascia dunque in eredità al successivo ciclo di programmazione importanti riflessioni - in termini di elementi di forza e spazi di miglioramento - in merito alle pratiche di *governance* e di rapporto partenariale, agli strumenti per la sorveglianza sull'attuazione, all'innalzamento della capacità previsionale e ad una maggiore integrazione della componente ambientale all'interno dei processi decisionali.

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

Allegato I

Orientamenti sulla chiusura 2007-2013

Tabella di sintesi dei grandi progetti completati conformemente ai requisiti che figurano all'allegato XVIII del regolamento 1828/2006 della Commissione

TITOLO PO													
Programma Operativo "Reti e Mobilità 2007-2013"													
NUMERO CCI PO													
2007IT161PO005													
PRIORITÀ	NUMERO CCI PROGETTO	PROGETTO TITOLO	DATA DELLA DECISIONE DELLA COMMISSIONE	DATA DI COMPLETAMENTO	COSTI D'INVESTIMENTO FINALI COMPLESSIVI (euro)	ASSISTENZA DELL'UNIONE (euro)	FINANZIAMENTO PUBBLICO NAZIONALE (euro)	FINANZIAMENTO PRIVATO NAZIONALE	ALTRE FONTI	PRESIDI BEL/FEI	PRINCIPALI INDICATORI DI REALIZZAZIONE	PRINCIPALI INDICATORI DI RISULTATO	INDICATORI CHIAVE (SE DEL CASO)
1.1.1	2009IT161P R008	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie)	C(2011) 6449 del 16.09.2011 e C(2013) 9785	11/12/2011	65.000.000,00	47.529.996,00	17.470.004,00	-	-	-	Km di ferrovie TEN: 11; Km di ferrovie ristrutturate: 11	n.q.	Si veda indicatori di realizzazione
2.1.1	2009IT161P R017	Raddoppio Bari – Taranto e C.T.C. intera linea	C(2009)10514 e C(2014) 689 del 12.2.2014	30/06/2011	478.561.000,00	21.359.161,00	457.201.839,00	-	-	-	Km di ferrovie ristrutturate 38 km di nuove ferrovie 6 Km di ferrovie totali 44	Var. Vmax (km/h): 60 Var. Cap. pot.le (treni/gg): 60 Var. estensione sistemi SCMT,SCC...(km linea): 6	Si veda indicatori di realizzazione
2.1.2	2015IT161P R005	"SS 16 Adriatica - Tronco Foggia Cerignola - Lavori di ammodernamento con ampliamento della sezione da due a quattro corsie"	C(2017) pronta per la decisione	22.06.2010 (Lotto II) 29/04/2010 (Lotto III)	52.478.184,24	39.358.638,18	13.119.546,06	-	-	-	Km di strade ristrutturate: 19,20	Percentuale adeg.to livello servizio strade: 100% Var. incidentalità sulle strade: -50%(*)	n.q.

Allegato II

Operazioni relative a strumenti di ingegneria finanziaria attuate con fondo di partecipazione

Il programma Reti e Mobilità 2007-2013 non fa ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria

Allegato III

Orientamenti sulla chiusura 2007-2013

Tabella sintetica dei grandi progetti suddivisi in fasi

TITOLO PO									
Programma Operativo "Reti e Mobilità 2007-2013"									
NUMERO CCI PO									
2007IT161PO005									
PRIORITÀ	NUMERO CCI PROGETTO	PROGETTO	DATA E NUMERO DELLA PRIMA DECISIONE DELLA COMMISSIONE	DATA E NUMERO DELLA DECISIONE DI MODIFICA DELLA COMMISSIONE (FASE 1)	COSTI TOTALI DELL' INVESTIMENTO*	ASSISTENZA DELL'UNIONE*	SPESA CERTIFICATA PAGATA ¹⁾	CONTRIBUTO DELL'UNIONE PAGATO	DA COMPLETARE ENTRO IL PERIODO 2014-2020 CON IL PO ²⁾
		TITOLO					(in EUR)	(in EUR)	
I.1.1	2009IT161PR011	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	C(2011) 5108 e C(2013) 9785	C(2017) in attesa di decisione	€ 116.268.528	€ 83.486.617	€ 107.079.791,00	€ 80.309.843,25	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
II.1.1	2009IT161PR013	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	C(2013) 9203	C(2017) 2023	€ 5.183.038	€ 3.534.314	€ 4.494.185,60	€ 3.370.639,20	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
I.1.1	2009IT161PR012	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	C(2011)2888 e C(2013) 9785	C(2016) 6266	€ 196.302.993	€ 144.253.254	€ 167.188.917,84	€ 125.391.688,38	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
II.1.1	2012IT161PR001	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	C(2013) 3400 e C(2013) 9785	C(2017) 487	€ 22.095.557	€ 14.533.352	€ 19.374.017,78	€ 14.530.513,34	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
I.1.2	2010IT161PR006	Metaponto – Sibari – Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	C(2014) 8167	C(2016) 8489	€ 49.304.413	€ 35.539.854	€ 47.110.033,21	€ 35.332.524,91	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
II.1.1	2010IT161PR005	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	C(2013) 2462 e C(2013) 9785	C(2017) 1834	€ 40.205.140	€ 28.172.747,00	€ 30.114.042,68	€ 22.585.532,01	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

I.1.2	2009IT161PR010	Porto di Augusta - Potenziamento del Porto commerciale di Augusta. Consolidamento banchine e Realizzazione banchina containers	C(2013) 1826 e C(2013) 9785	C(2017) in attesa di decisione	€ 20.151.472	€ 8.505.936	€ 10.703.467,88	€ 8.027.600,91	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
I.1.2	2009IT161PR015	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I e II lotto	C(2011) 5110 e C(2013) 9785	C(2017) 1842	€ 55.436.576	€ 41.577.432	€ 53.031.454,46	€ 39.773.590,85	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

* conformemente all'ultima decisione della Commissione

1) La spesa totale certificata effettivamente sostenuta per il progetto.

2) Il nome del PO 2014-2020 che costituirà la seconda fase del progetto e, se già adottata, la decisione della Commissione per la seconda fase.

Allegato IV

Tabella sintetica dei progetti suddivisi in fasi (progetti diversi dai grandi progetti)

TITOLO PO						
Programma Operativo "Reti e Mobilità 2007-2013"						
NUMERO CCI PO						
2007IT161PO005						
PRIORITÀ	PROGETTO RIFERIMENTO	PROGETTO TITOLO	NOME DEL BENEFICIARIO/ DESTINATARIO	SPESA CERTIFICATA PAGATA ¹⁾ (in EUR)	CONTRIBUTO DELL'UNIONE (in EUR)	DA COMPLETARE ENTRO IL PERIODO 2014-2020 CON IL PO ²⁾
1.1.1	J61H03000100001	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	RFI S.p.a.	€ 17.273.094,78	€ 12.954.821,09	€ 11.727.636,48
1.1.1	J77I07000030001	SCC Nodo di Palermo	RFI S.p.a.	€ 10.232.319,62	€ 7.674.239,72	€ 5.767.680,38
1.1.2	J71H02000120008	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1^ fase funzionale n. 2 lotto: CAGIONI e PIASTRA LOGISTICA TARANTO)	RFI S.p.a.	€ 904.476,29	€ 678.357,22	€ 24.595.523,71
1.1.2	F57J09000070001	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	Autorità Portuale di Gioia Tauro	€ 1.823.166,52	€ 1.367.374,89	€ 18.176.833,48
1.1.2	F54G09000060001	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	Autorità Portuale di Gioia Tauro	€ 1.471.795,72	€ 1.103.846,79	€ 5.500.240,28
1.1.1	J61H03000100001	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Realizzazione a Reggio Calabria del DCO intero compartimento con fabbricato DCO-DOTE	RFI S.p.a.	€ 5.611.040,38	€ 4.208.280,29	€ 6.220.827,49
2.1.1	J27B14000190001	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella regione Calabria	RFI S.p.a.	€ 9.307.457,29	€ 6.980.592,97	€ 2.852.542,71

1.1.1	J61H03000100001	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC*	RFI S.p.a.	€ 14.929.173,62	€ 11.196.880,22	€ 20.070.826,38
2.2.1	J71H98000000001	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	RFI S.p.a.	€ 19.941.889,51	€ 14.956.417,13	€ 10.058.110,49
2.2.1	J47I07000020001	SCC Messina-Siracusa	RFI S.p.a.	€ 15.385.728,59	€ 11.539.296,44	€ 7.745.932,79
1.1.1	J61H03000100001	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: costruzione della nuova SSE e Vibo Pizzo e potenziamento SSE Sambiasi e Gallico	RFI S.p.a.	€ 11.386.849,72	€ 8.540.137,29	€ 8.613.150,28

Allegato V



Tabella sintetica dei progetti non funzionanti

TITOLO PO					
Programma Operativo "Reti e Mobilità 2007-2013"					
NUMERO CCI PO					
2007IT161PO005					
PRIORITÀ	PROGETTO RIFERIMENTO	PROGETTO TITOLO	NOME DEL BENEFICIARIO/ DESTINATARIO	SPESA CERTIFICATA PAGATA ¹⁾ (in EUR)	CONTRIBUTO DELL'UNIONE (in EUR)
2.1.1	J41H9200000008	Potenziamento infrastrutturale e tecnologico della Caserta - Foggia (progetto di completamento)*	RFI S.p.a.	€ 35.526.512,54	€ 26.644.884,41
2.1.1	J11H92000020008	Completamento del raddoppio della tratta Catania Centrale – Catania Ognina*	RFI S.p.a.	€ 31.330.765,77	€ 23.498.074,33
2.1.2	F11B01000360001	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 S.p.a.	€ 46.798.311,30	€ 35.098.733,48
2.1.2	F91B05000390006	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 S.p.a.	€ 30.647.649,63	€ 22.985.737,22
2.1.2	F71B01000170006	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 S.p.a.	€ 24.356.663,46	€ 18.267.497,60

Allegato VII: Tabella di sintesi dei progetti sospesi

Il programma Reti e Mobilità 2007-2013 non ha progetti sospesi.

Allegato A
Progetti significativi

	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	<small>PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE 2007-2013</small> 
	ASSE II	
	OBIETTIVO SPECIFICO II OBIETTIVO OPERATIVO II.2 LINEA DI INTERVENTO II.2.1	
	TITOLO PROGETTO: <i>SCC Bari - Taranto</i>	

CODICE PROGETTO: 2212		
TITOLO PROGETTO: SCC Bari - Taranto		
CUP: J77I07000020001		
ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI: Non applicabile		
IMPORTO FINANZIARIO		
FONTE	IMPORTO ³¹	NOTE (eventuali) ³²
FESR	€ 24.321.016	
Progettazione definitiva: 20/10/2011		
Inizio lavori: 26/02/2013		
Fine lavori: 31/03/2015		
Funzionalità: 30/11/2014		
Beneficiario: Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. - Direzione Investimenti		

DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEI RISULTATI CONSEGUITI DAL PROGETTO

Il progetto ha riguardato il telecomando della linea Bari–Taranto tratta Bitetto-Taranto , con posto centrale a Bari Lamasinata, con totale rinnovo degli apparati di stazione, del sistema di distanziamento e del sistema di informazione al pubblico sulla linea Bari-Taranto.

In data 30.11.2014 é stato attivato (con tre mesi di anticipo rispetto alla data programmata) il telecomando della tratta Gioia del Colle – Bitetto, che completa la precedente attivazione, di luglio 2014, della tratta Gioia del Colle– Taranto. Tale attivazione consente di gestire in telecomando un totale di 13 stazioni e fermate, lungo oltre 100 km di linea interamente a doppio binario ed ha riguardato:

- l'adeguamento del Posto Centrale SCC,
- la realizzazione di tre nuovi ACEI (Sannicandro, Acquaviva delle Fonti e Gioia d.C.);

³¹ In Euro (ommettere i centesimi)

³² Specificare, per progetti non del tutto completati, la natura dell'importo (impegnato, pagato,..)

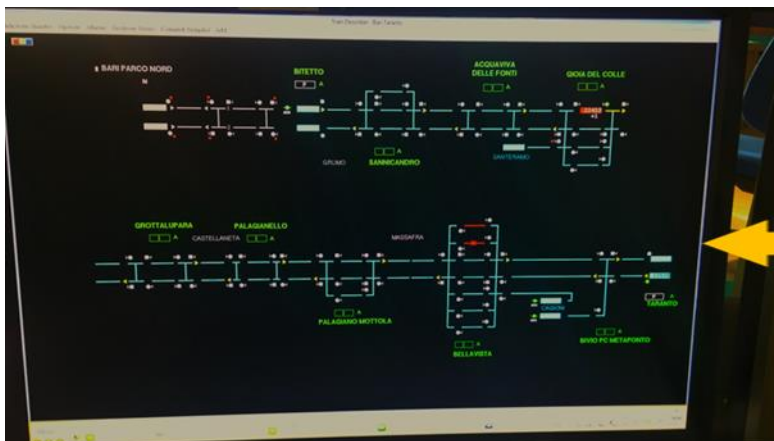
- il sistema di distanziamento di tipo BCA banalizzato;
- l'istituzione del rango C/P sulla linea Bitetto-Taranto;
- il nuovo sistema di informazione al Pubblico (IeC).



Sulla base del sistema di monitoraggio gli indicatori di realizzazione conseguito sono:

- Estensione dell'intervento in lunghezza (conseguito): 114 km
- Impianti e sistemi tecnologici: numero 6

Gli interventi previsti hanno consentito di:

- elevare gli indici di qualità del servizio in termini di regolarità, attraverso l'estensione delle funzioni di comando e controllo della circolazione, aumentando l'efficacia del processo produttivo attraverso la concentrazione per tratte significative in un solo posto di comando delle leve operative e gestionali;
- eliminare l'obsolescenza e la disomogeneità tecnologica attraverso il rinnovo degli apparati e dei sistemi di distanziamento, elevando al contempo i livelli di sicurezza con l'automazione dei processi e l'upgrading degli apparati



	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	
	ASSE I	
	OBIETTIVO SPECIFICO: I OBIETTIVO OPERATIVO: I.1 LINEA DI INTERVENTO: I.1.1.	
	TITOLO PROGETTO: <i>Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie).</i>	

CODICE PROGETTO: 1111		
TITOLO PROGETTO: Collegamento Ferroviario Gioia Tauro – Taranto - Bari. Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria: Progettazione e ricostruzione della galleria Coreca (comprese opere propedeutiche e tecnologie).		
CUP: J61H03000100001		
ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI: Non applicabile		
IMPORTO FINANZIARIO		
FONTE	IMPORTO ³³	NOTE (eventuali) ³⁴
FESR	€ 58.853.552	L'importo è da intendersi al netto del funding GAP
Inizio progettazione definitiva: 12/07/2007 Inizio lavori: 16/07/2008 Fine lavori: 11/12/2011 Funzionalità 11/12/2011		
Beneficiario: Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. - Direzione Investimenti		

DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEI RISULTATI CONSEGUITI DAL PROGETTO

L'intervento è inserito in un programma di potenziamento dell'itinerario Gioia Tauro –Taranto-Bari, articolato in una serie di progetti facenti parte anche dell'APQ Polo logistico intermodale di Gioia Tauro del 28/09/2010.

Si tratta di interventi finalizzati complessivamente a migliorare le caratteristiche prestazionali dell'itinerario ferroviario omogeneizzando le caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche dello stesso, eliminando alcune

³³ In Euro (omettere i centesimi)

³⁴ Specificare, per progetti non del tutto completati, la natura dell'importo (impegnato, pagato,..)

criticità puntuali, attraverso, tra l'altro, adeguamenti di linea e di stazione, il potenziamento degli impianti di trazione elettrica, la rettificazione di alcune curve.

La linea a doppio binario Battipaglia- Reggio Calabria, nel tratto compreso fra le stazioni di Amantea e Campora S.Giovanni, attraversa il promontorio "Culalimiti" mediante due gallerie a semplice binario della lunghezza di m 830 (galleria lato mare) e m 878 (galleria lato monte). Entrambe le gallerie presentano dissesti e rigonfiamenti in corrispondenza dell'arco rovescio con lesioni da schiacciamenti in calotta e ai reni, che hanno portato a una riduzione della velocità ad 80 Km/h.



Considerato lo stato di degrado complessivo delle due gallerie e che gli interventi fin'ora effettuati non hanno dato risultati positivi, si è previsto di effettuare un intervento di rifacimento della galleria in modo da risolvere i problemi di dissesto delle vecchie strutture. Al fine di ripristinare la sicurezza strutturale dei forni e adeguare entrambe le sagome delle gallerie alla sagoma di tipo "C", si è reso necessario realizzare degli interventi di consolidamento che interessano la fascia di ammasso roccioso circostante le cavità, e di rifacimento della struttura interna del rivestimento. L'intervento strutturale prevede su tutta l'estesa di entrambe le gallerie la realizzazione, dopo demolizione parziale del rivestimento esistente, di un nuovo rivestimento in calcestruzzo rinforzato da nuove centine in profilati di acciaio che si collega al nuovo arco rovescio in calcestruzzo. Al fine di impattare il meno possibile sulla circolazione, l'intervento è stato articolato consentendo la circolazione a binario unico; pertanto l'entrata in esercizio della galleria dispari è già avvenuta ad aprile 2010.



L'intervento di importo superiore ai 50 milioni di euro è confluito in una scheda Grande Progetto presentata ed approvata con decisione C(2011) 6449 dalla CE in data 16/09/2011.

	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	
	ASSE II	
	OBIETTIVO SPECIFICO: II	
	OBIETTIVO OPERATIVO: II.1	
	LINEA DI INTERVENTO: II.1.1.	
TITOLO PROGETTO: <i>Ripristino itinerario merci Napoli-Bari a Foggia</i>		

CODICE PROGETTO: 21120		
TITOLO PROGETTO: Ripristino itinerario merci Napoli-Bari a Foggia		
CUP: J27I12000220001		
ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI: Non applicabile		
IMPORTO FINANZIARIO		
FONTE	IMPORTO ³⁵	NOTE (eventuali) ³⁶
FESR	€ 7.227.558	
Inizio progettazione definitiva: 01/03/2011		
Inizio lavori: 26/06/2013		
Fine lavori: 12/02/2016		
Funzionalità 05/07/2015		
Beneficiario: Rete Ferroviaria Italiana S.P.A. - Direzione Investimenti		

DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEI RISULTATI CONSEGUITI DAL PROGETTO

L'intervento che consiste nel ripristino della bretella di Incoronata di raccordo fra le linee ferroviarie Foggia-Bari e Foggia-Napoli, si compone dei seguenti lavori:

- Lavori di ripristino della sede ferroviaria (circa 1,6 km) e relativo attrezzaggio tecnologico.
- Lavori agli impianti tecnologici nella stazione di Foggia e delle tratte adiacenti.
- Lavori per la realizzazione delle opere civili connesse e delle opere di compensazione ambientale (realizzazione di un sottovia come opera sostitutiva di due passaggi a livello e nuove viabilità complanari e di accesso ai fondi interclusi, sistemazione a verde di un "Regio Tratturo" interessato dalle opere come intervento di mitigazione prescritto dalla Regione Puglia in ambito di Conferenza dei Servizi).

Sulla base del sistema di monitoraggio gli indicatori di realizzazione conseguito sono:

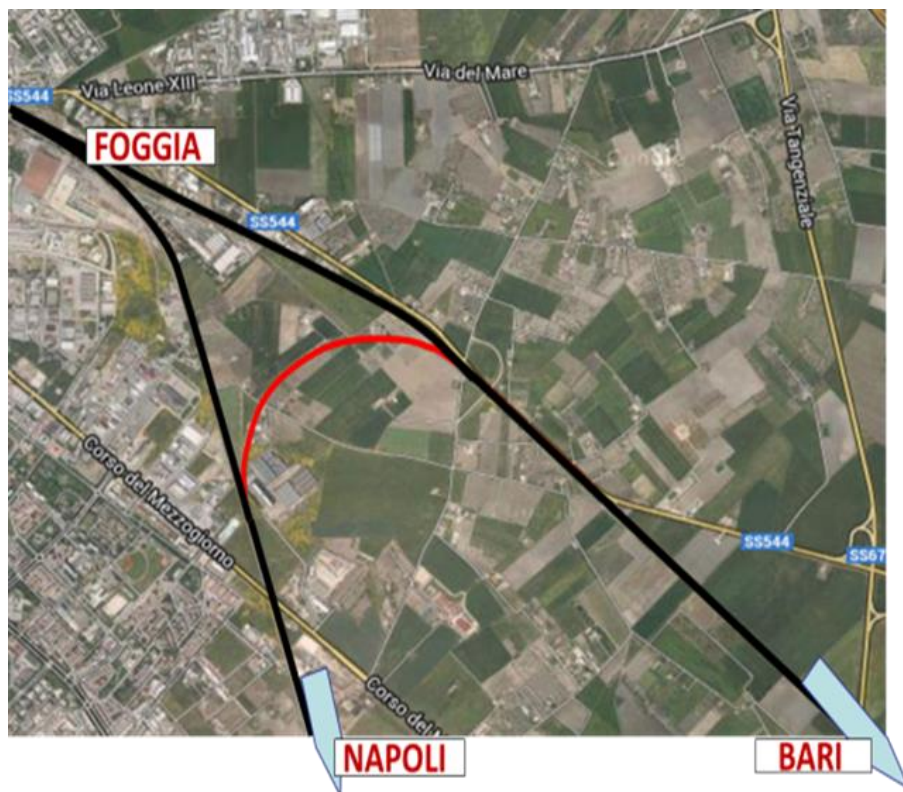
- Estensione intervento in lunghezza = 1,6 Km



³⁵ In Euro (omettere i centesimi)

³⁶ Specificare, per progetti non del tutto completati, la natura dell'importo (impegnato, pagato,..)

- Km di ferrovie ristrutturate = 1,6 km
- Km di ferrovie TEN = 1,6 km

Il prioritario scopo dell'intervento è quello di evitare che il trasporto di merci potenzialmente pericolose debba sostare ed essere movimentato nell'ambito della stazione di Foggia collocata in pieno centro abitato; come conseguenza di tale shunt è stata anche conseguita una riduzione dei tempi di percorrenza per complessivi 15' dei treni merci e passeggeri sul collegamento Bari – Napoli, grazie al venir meno della necessità del “cambio banco” a Foggia.



	PON RETI E MOBILITÀ 2007-2013	
	ASSE I	
	OBIETTIVO SPECIFICO: I OBIETTIVO OPERATIVO: I.1 LINEA DI INTERVENTO: I.1.2.	
	TITOLO PROGETTO: <i>Porto di Brindisi: Completamento banchina di Costa Morena Est</i>	

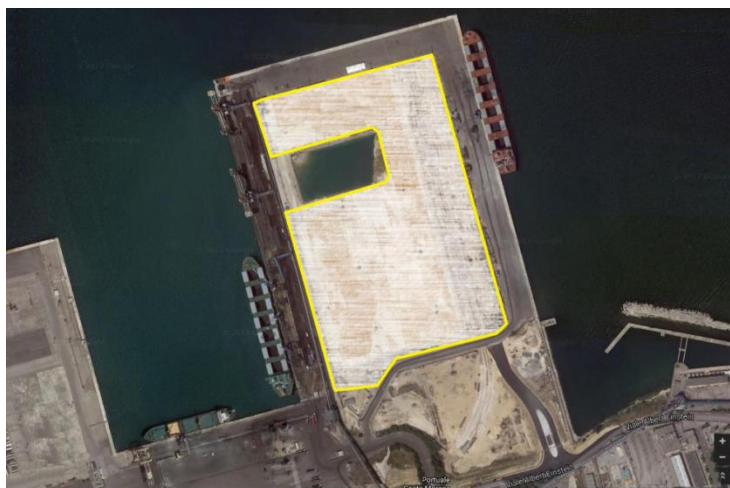
CODICE PROGETTO: 1121		
TITOLO PROGETTO: Porto di Brindisi: Completamento banchina di Costa Morena Est		
CUP: H86C09000000006		
ALTRI CODICI IDENTIFICATIVI: Non applicabile		
IMPORTO FINANZIARIO		
FONTI	IMPORTO ³⁷	NOTE (eventuali) ³⁸
FESR	€ 5.680.046	Il lavoro è stato concluso entro marzo 2017 garantendo la copertura, dopo la data del 31.12.2015, con fondi nazionali del PAC.
Inizio progettazione definitiva: 01/04/2009 Inizio lavori: 04/05/2015 Fine lavori: 28/02/2017 Funzionalità 21/02/2017		
Beneficiario: Autorità Portuale di Brindisi - Commissario dell'Autorità Portuale di Brindisi e Dirigente Tecnico, ing. Francesco Di Leverano		

DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEI RISULTATI CONSEGUITI DAL PROGETTO

³⁷ In Euro (omettere i centesimi)

³⁸ Specificare, per progetti non del tutto completati, la natura dell'importo (impegnato, pagato,..)

L'intervento consiste nel completamento della banchina di Costa Morena Est mediante la realizzazione di una pavimentazione di circa 200.000 mq di piazzale in calcestruzzo armato. Lo sporgente di Costa Morena Est è costituito da 3 banchine già esistenti ed operative. L'intervento in oggetto, inserito nel porto commerciale di Brindisi (zona del porto medio) rappresenta il completamento funzionale di un'area adibita a traffici rinfuse e containers. Per una ulteriore implementazione della struttura dovranno essere completate le opere di dragaggio del fondale marino prospiciente la banchina est, escluso dal presente progetto.



In giallo l'area oggetto di intervento

Progetti a cavallo con la programmazione 2000-2006 completati al 31.03.2017

- Titolo Progetto: *Aeroporto di Palermo: "Sistema Integrato per la rilevazione del Wind Shear"*
- Costo totale a carico PO 2000-2006: € 4.822.382,89
- Contributo FESR a carico PO 2000-2006: € 2.411.191,35
- Costo totale certificato al 31.03.2017 sul PO 2007-2013: € 450.476,45
- Contributo FESR certificato al 31.03.2017 sul PO 2007-2013: € 337.857,34
- Atto che statuisce l'ultimazione dei lavori e l'operatività del progetto: Concluso il 15.02.2017 per la parte riguardante le attività di adeguamento normativo all'Emendamento 74 ICAO.
- Data operatività del progetto: Le attività implementative relative ai radar Lidar doppler e quello in banda X, l'installazione della sensoristica meteorologica è in corso di esecuzione (essendo la fornitura in loco della componentistica tecnologica già avvenuta) e le operazioni di collaudo si concluderanno il 15 marzo 2017.

		Costo totale del Progetto 2000-2006 + 2007-2013 (A=B+D)	Quota 2000-2006 "spesa certificata" ³⁹ (B)			Quota 2007-2013 (prevista) (C)			Quota 2007-2013 "spesa certificata" ⁴⁰ (D)			Commenti
Codice Progetto	Titolo progetto	Costo totale pubblico	Costo totale pubblico	Quota Nazionale	FESR	Costo Totale pubblico	Quota Nazionale	FESR	Costo Totale pubblico	Quota Nazionale	FESR	
9.183.219,98	Aeroporto di Palermo: "Sistema Integrato per la rilevazione del Wind Shear"	5.272.859,34	4.822.382,89	2.411.191,45	2.411.191,45	4.360.837,09*	2.180.418,54	2.180.418,54	450.476,45	112.619,11	337.857,34	

³⁹ Spesa certificata nel periodo 2000-2006.

⁴⁰ Spesa certificata nel periodo 2007-2013.