

---

## Comitato di Sorveglianza

### PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020

*Sessione plenaria*

*Roma, 3 dicembre 2020*

**Verbale**

---

#### **Ordine del Giorno**

1. Approvazione O.d.G.
2. Overview sullo stato di attuazione del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020:
  - I. Stato di avanzamento delle singole Linee di Azione
  - II. Stato di avanzamento dei Grandi Progetti e relative procedure
3. Informativa sullo stato di avanzamento del PO, le prospettive N+3 al 31 dicembre 2020 e la previsione di spesa per il 2021
4. Iniziative poste in essere per il contrasto al Covid-19
5. Azioni di pubblicità, con particolare riguardo alle azioni cofinanziate per il contrasto al Covid-19
6. Informativa sullo stato di preparazione della programmazione 2021-2027
7. Varie ed eventuali

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
<b>Annamaria Poso</b>	<i>Autorità di Gestione – MIT</i>
<b>Maria Sgariglia</b>	<i>Autorità di Certificazione - MIT</i>
<b>Gianluca Martini</b>	<i>RLA - MIT</i>
<b>Nunzio Di Martino</b>	<i>RLA - MIT</i>
<b>Riccardo Gentilucci</b>	<i>RLA - MIT</i>
<b>Francesco Corso</b>	<i>MIT</i>
<b>Elisabetta Cefalì</b>	<i>MIT</i>
<b>Francesca Cupiraggi</b>	<i>MIT</i>
<b>Rosalba La Grotteria</b>	<i>MIT</i>
<b>Philomene Gattuso</b>	<i>MIT</i>
<b>Anna Palombini</b>	<i>MIT – DG per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo</i>
<b>Willebrordus Sluijters</b>	<i>Commissione Europea</i>
<b>Maurizio Corradetti</b>	<i>Commissione Europea</i>
<b>Francesca Cerasoli</b>	<i>ACT</i>
<b>Sabrina Blasco</b>	<i>ACT</i>
<b>Vincenzo Gazerro</b>	<i>ACT</i>
<b>Maria Lucia Desole</b>	<i>ACT</i>
<b>Fabio Di Matteo</b>	<i>ACT - AdA</i>
<b>Piero Rubino</b>	<i>NUVAP</i>
<b>Antonio Guida</b>	<i>DPCOE</i>
<b>Amalia Sabatini</b>	<i>ANCE</i>
<b>Angela Ferrara</b>	<i>MIT – DG per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali ed il Trasporto Marittimo e per le Vie d'Acqua Interne</i>
<b>Antonio Bernardo</b>	<i>Regione Basilicata</i>
<b>Federico Blasevich</b>	<i>MIT – DG per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie</i>
<b>Chiara Sumiraschi</b>	
<b>Cinzia Morgia</b>	<i>CONFEDIR</i>
<b>Concetta Formicola</b>	
<b>Dario Mabritto</b>	<i>MIT</i>
<b>Davide Degennaro</b>	

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Gianfranco <b>De Angelis</b>	<i>MIT- DG per il Trasporto Stradale e per l'Intermodalità</i>
Enrica <b>Sellan</b>	<i>Assistenza Tecnica - SOGESID</i>
Elisabetta <b>Todisco</b>	<i>MATTM</i>
Laura <b>Scichilone</b>	<i>MATTM</i>
Enrico <b>Zavi</b>	<i>CONFCOMMERCIO</i>
Fabio <b>Lenzo</b>	<i>MIT - CCPP</i>
Fabrizio <b>Pilogallo</b>	
Daniela <b>Lima</b>	<i>Fare Ambiente MEE</i>
Federica <b>Di Piazza</b>	<i>NUVAP</i>
Federica <b>Genovese</b>	<i>ENAC</i>
Francesca <b>Angori</b>	
Francesco <b>Cacciaguerra</b>	<i>AdSPMSO</i>
Francesco <b>Messineo</b>	<i>AdSP Mar Tirreno</i>
Francesco <b>Napoli</b>	
Fulvio Lino <b>Di Blasio</b>	<i>AdSP Mar Ionio</i>
Carolina <b>Furguele</b>	<i>RFI</i>
Tiziana <b>Catalano</b>	<i>RFI</i>
Riccardo <b>Ortolani</b>	<i>RFI</i>
Gaetano <b>Proto</b>	<i>MEF</i>
Giada <b>Mastandrea</b>	<i>COLDIRETTI</i>
Leonardo <b>Panattoni</b>	<i>MIUR</i>
Luigi <b>Veltro</b>	<i>UIL</i>
Maria Antonietta <b>Lamberti</b>	<i>UIRNET S.p.A.</i>
Maria Carmela <b>De Maria</b>	
Maria Rita <b>Arena</b>	<i>ANIA</i>
Mario <b>Arcidiacono</b>	<i>AdSP MSO</i>
Neri <b>Di Volo</b>	<i>JASPERS Advisory (EIB)</i>
Artur <b>Palma</b>	<i>ENAV S.p.A.</i>
Paolo <b>Parrilla</b>	<i>FS Italiane</i>
Maria Rosaria <b>Pugliese</b>	

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Riccardo <b>Brugnoli</b>	<i>MIBACT</i>
Riccardo <b>Di Pietro</b>	<i>USB</i>
Pierluigi <b>Incastrone</b>	<i>AdSP Mare Sicilia Orientale</i>
Roberto <b>Mencarelli</b>	<i>RAM</i>
Arianna <b>Norcini Pala</b>	<i>RAM</i>
Maura <b>Sabato</b>	<i>ANAS S.p.A.</i>
Serena <b>Tinelli</b>	<i>AdSP Mar Ionio</i>
Sergio <b>Genco</b>	<i>CGIL</i>
Paolo <b>Acciai</b>	<i>CISL</i>
Stefania <b>Benincasa</b>	<i>NUVEC - AdA</i>
Antonio <b>Vetrano</b>	
Giuseppe Rota <b>Immacolato</b>	<i>ENAV S.p.A.</i>
Andrea <b>Ruggiero</b>	<i>Ferrovie dello Stato</i>
Monica <b>Torchio</b>	<i>Task Force Ambiente - MIT</i>
Floriana <b>Ferrara</b>	<i>Task Force Ambiente - MIT</i>
Elisa Anna <b>Di Palma</b>	<i>Task Force Ambiente - MIT</i>
Valentina <b>Daneo</b>	<i>Task Force Comunicazione - MIT</i>
Giovanni <b>Poleggi</b>	<i>Valutatore Indipendente - ECORYS</i>
Giorgia <b>Aresu</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Alessandra <b>Florio</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Mariangela <b>Coscarella</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Andrea <b>Faccini</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Michele <b>Lulli</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Cecilia <b>Elia</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Gianluca <b>Pastena</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Marcello <b>Rizzo</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Nicola <b>Pagani</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Beatrice <b>Profeta</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Maria Elena <b>Della Corte</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>
Carlo <b>Brugnoli</b>	<i>Assistenza Tecnica PON IeR</i>

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Angelo <b>Parnofiello</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Sara <b>Montanari</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Francesca <b>Marziali</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Melissa <b>Conte</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Giulia <b>Spadoni</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Valentino <b>Lisa</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Silvia <b>Marchioro</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Pierfrancesco <b>Tacoli</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Stefano <b>Sergi</b>	Assistenza Tecnica PON leR
Domitilla <b>Morandi</b>	Assistenza Tecnica PON leR

La riunione si svolge in modalità *call-conference* sulla piattaforma Teams. La riunione inizia alle ore 10:05. Apre la seduta l’Autorità di Gestione del PON (**dott.ssa Annamaria Poso**) (di seguito anche AdG).

In seguito al raggiungimento del *quorum* dei partecipanti con diritto di voto, la dott.ssa Annamaria Poso chiede ai presenti l’approvazione dell’Ordine del Giorno, al fine di poter rendere valide le decisioni prese durante la seduta. Viene quindi approvato il suddetto, non essendo presenti pareri contrari in merito.

La dott.ssa Annamaria Poso dà il benvenuto al Capo Unità della Direzione Generale Politica Regionale e Urbana per la Commissione Europea (**W. Sluijters**) e al *Officer* della Commissione Europea (**dott. Corradetti**), il quale porge un saluto ai membri e agli organizzatori del Comitato di Sorveglianza.

Inoltre, la dott.ssa Annamaria Poso dà il benvenuto alla **dott.ssa Blasco**, alla **dott.ssa Cerasoli** ed al **dott. Gazerro** in qualità di rappresentanti dell’Agenzia per la Coesione Territoriale.

## 1. Overview sullo stato di attuazione del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020

L’AdG presenta lo stato dell’arte in termini di selezione degli interventi che, alla data attuale, raggiunge c.a. il 94% della dotazione finanziaria complessiva del Programma.

Tra gli interventi, rientrano 9 Grandi Progetti, per un ammontare complessivo di 936 Mln €, e 69 interventi non rientranti nella categoria Grandi Progetti, per un ammontare pari a 794 Mln€.

La ripartizione per Asse degli importi ammessi a finanziamento sul PON Infrastrutture e Reti, risulta essere la seguente:

- Asse I, l'ammontare complessivo degli interventi ammessi risulta pari a 1.126 Mln€;
- Asse II, 566 Mln€;
- Asse III, 38 Mln€.

Di questi, risultano certificati i seguenti importi di spesa:

- Asse I, 469,4 Mln€ di spesa;
- Asse II, 47 Mln€;
- Asse III, 7 Mln€.

### I. Stato di avanzamento delle singole Linee di Azione

L'AdG evidenzia come, a seguito della Riprogrammazione del PON, conclusasi durante il mese di settembre 2020, la dotazione finanziaria del Programma ha subito una variazione in diminuzione pari a 279 mln di euro, distribuita sulle varie Linee di Azione come illustrato nelle slides.

L'importo degli interventi selezionati, invece, si riferisce all'ultima presa d'atto del Programma, pubblicata a gennaio 2020 (prot. n. 611 del 15.01.2020) che risulta attualmente in corso di aggiornamento a seguito dell'intervenuta Riprogrammazione.

Lascia poi la parola ai Responsabili di Linea d'Azione del PON (di seguito anche RLA) del Programma per illustrare l'avanzamento delle Linee di Azione di propria competenza.

Prende la parola l'ing. **Di Martino**, RLA Linea d'Azione I.1.1 e I.1.2, il quale illustra lo stato dell'arte relativo all'attuazione delle singole Linee d'Azione I.1.1 (interventi ferroviari core) e I.1.2 (interventi ferroviari di adduzione alla rete core). In particolare, sulla Linea d'Azione I.1.1, a fronte della dotazione da programma di 799 mln€, ad oggi sono stati selezionati 14 interventi per 804,7 mln€. Di questi, risultano certificati 350,0 mln€ di spesa. Sulla Linea d'Azione I.1.2, a fronte di una dotazione finanziaria pari a 191,4 mln, ad oggi risultano selezionati 5 interventi per 267,8 mln€. Su questa linea risultano certificati 108,7 mln € di spesa.

L'AdG si rivolge e passa quindi la parola all'ing. **Gentilucci**, RLA delle Linee I.2.1, II.1.1, II.1.2 e II.2.1. Con riguardo alla Linea d'Azione I.2.1, a fronte di una dotazione finanziaria pari a 52 mln€, risultano ammessi a finanziamento 8 interventi per un totale di 53,80 mln€. Di questi, risultano certificati 10,7 mln€ di spesa.

In relazione all'ASSE II, Linea II.1.1 - II.1.2 e II.2.1, si distinguono due tipologie di interventi:

- Interventi da selezionare attraverso il meccanismo delle Aree Logistiche Integrate;
- Interventi di completamento derivanti dalla programmazione precedente 2007/13.

A fronte di una dotazione finanziaria pari a 229,6 mln€ sulla LdA II.1.1 risultano ammessi a finanziamento 16 interventi per un totale di 332,5 mln€. Di questi, risultano certificati 44,4 mln€ di spesa. Invece, a fronte di una dotazione pari a 146,6 mln€ sulla LdA II.1.2 risultano ammessi a finanziamento 9 interventi per un totale di 173,8 mln€.

L'AdG passa la parola al **geom. Martini**, RLA della Linea II.1.3 e della Linea II.2.2, il quale evidenzia che, in relazione alla LdA II.1.3 (Single Window), a fronte di una dotazione finanziaria pari a 65,8 mln€, risultano ammessi a finanziamento 6 interventi per un totale di 28,6 mln€. Di questi, risultano certificati 1,5 mln€ di spesa.

In relazione invece, alla LdA II.2.2 (Infomobilità), il RLA rappresenta come, a fronte di una dotazione finanziaria pari a 28,2 mln€, risultano ammessi a finanziamento 3 interventi per un totale di 30,8 mln€. Di questi, risultano certificati 0,9 mln€ di spesa.

Il RLA pone l'accento sulla LdA II.2.2, in relazione alla quale, lo scorso 24 giugno 2019 è stato pubblicato l'Avviso di manifestazione d'interesse al fine di promuovere azioni innovative basate sui paradigmi dell'IoT, MaaS, Big Data in ambiti quali lo spostamento delle persone e delle merci, l'integrazione di informazioni merci e passeggeri ed il monitoraggio delle infrastrutture di trasporto. Il Gruppo di Valutazione ha finalizzato le attività di istruttoria (verbale nota prot. 13554 del 05.08.2020). Tuttavia, l'ammissione delle proposte a finanziamento è attualmente in corso in quanto legato alla finalizzazione del processo di riprogrammazione e non appena concluso, si darà seguito alla pubblicazione dell'Elenco definitivo delle operazioni ammesse a finanziamento e all'aggiornamento della Presa d'Atto.

## II. Stato di avanzamento dei Grandi Progetti e relative procedure

L'AdG cede la parola all'ing. Di Martino al fine di illustrare lo stato di avanzamento dei Grandi Progetti (di seguito anche GP).

In riferimento ai due lotti della Direttrice NA-BA, per quanto riguarda il GP «Variante alla linea Napoli-Cancello», finanziato dal PON per un importo pari a 152mln€, il RLA rappresenta come ad oggi si registra un importo certificato pari a 102mln€. Dal punto di vista procedurale, il Grande Progetto è stato notificato ai servizi della CE a maggio 2019 e la relativa approvazione è avvenuta ad agosto 2019. La consegna dei lavori è avvenuta il giorno 20 novembre 2018 mentre l'attivazione dell'intervento è pianificata nel 2023.

Per quanto riguarda invece, il GP «Raddoppio alla linea Cancello-Frasso Telesino», finanziato dal PON per un importo pari a 165mln€, ad oggi si registra un importo certificato pari a 64mln€. Dal punto di vista procedurale, a giugno 2019 e la relativa approvazione è avvenuta a ottobre 2019. La consegna lavori è avvenuta il 23 gennaio 2019 mentre l'attivazione dell'intervento è pianificata nel 2023.

Il RLA Di Martino illustra, inoltre, lo stato di avanzamento del Grande Progetto Bicocca - Catenanuova il cui costo a vita intera è stimato ammonta a 415 mln € e ammesso a finanziamento a valere sul PON con un importo di 135 mln €. Il Grande Progetto, che corrisponde ad uno dei lotti dell'itinerario Messina-Catania-Palermo, prevede la velocizzazione e il raddoppio della linea storica, parte in affiancamento alla linea attuale per circa 21 km e parte in variante, con la realizzazione di 16 km di nuova linea, per un totale di 37 km di nuova linea.

I lavori di realizzazione sono stati avviati a dicembre 2018 e procedono speditamente. L'attivazione dell'intervento è prevista per il 2023.

Il RLA specifica la tipologia di elaborazioni delle analisi di supporto - i cui risultati andranno inseriti nella scheda Grande Progetto – necessarie ai fini della predisposizione della documentazione per la domanda di co-finanziamento da presentare ai servizi della CE.

Tali analisi si riferiscono prevalentemente all'intero itinerario Catania-Palermo, in linea con i requisiti del regolamento UE.

A tal proposito, il RLA evidenzia che, a seguito delle molteplici interlocuzioni tra la Regione Siciliana e il Beneficiario RFI, funzionali alla definizione del tracciato dell'itinerario Catania Palermo, è stato necessario apportare alcune modifiche alle progettazioni definitive di alcuni lotti della I macro-fase dell'itinerario che hanno, quindi, causato uno slittamento in avanti nei tempi di redazione della documentazione. Tali lotti non comprendono la tratta Bicocca-Catenanuova che resta invece invariata rispetto alle modifiche di parte del restante tracciato dell'itinerario.

Durante il mese di febbraio, il Beneficiario RFI ha presentato il documento contenente le ipotesi e le metodologie alla base delle analisi, condiviso prontamente con Jaspers Advisory per le opportune valutazioni. A seguito dell'interruzione dell'iter valutativo causata dall'emergenza sanitaria in corso, le attività di cristallizzazione del perimetro delle analisi sono state riprese con Jaspers Advisory a giugno 2020. Nel mese di luglio 2020 sono stati presentati i risultati preliminari dello studio di traffico e dell'ACB. Successive iterazioni sono avvenute durante tutta l'estate fino ad ottobre. Ulteriori integrazioni/aggiornamenti allo studio di traffico ed alla ACB sono attese tra le fine di dicembre e gennaio prossimo e verranno verificate da Jaspers Advisory. Nel corso del corrente mese è prevista anche la condivisione delle analisi delle opzioni e la sezione ambientale.

Infine, il RLA conclude affermando che se la documentazione aggiornata fornita durante il suddetto periodo è di qualità ed approfondimento sufficiente, la consegna della bozza della scheda GP e la presentazione via procedura IQR saranno previste durante il I trimestre del 2021.

## **2. Informativa sullo stato di avanzamento del PO, le prospettive N+3 al 31 dicembre 2020 e la previsione di spesa per il 2021**

Proseguendo quindi con i punti all'OdG, la dott.ssa Annamaria Poso illustra l'avanzamento finanziario del Programma.



L'AdG evidenzia come a seguito della riprogrammazione del PON, conclusasi durante il mese di settembre 2020, la dotazione finanziaria del Programma ha subito una variazione in diminuzione pari a 279 mln di euro, distribuita sulle varie Linee di Azione.

L'importo totale delle operazioni selezionate e ammesse a finanziamento, con l'ultima presa d'atto dello scorso gennaio (prot. n. 611 del 15.01.2020), risulta essere pari a circa 1.730,2 mln€ e distribuito come segue:

- Asse I: risultano ammessi a finanziamento 27 interventi, di cui 8 Grandi Progetti, per un importo pari a 1.126,4 mln€;
- Asse II: risultano ammessi a finanziamento 34 interventi, di cui 1 Grande Progetto, per un importo pari a 565,8 mln€;
- Asse III: risultano ammessi a finanziamento 17 progetti per un importo pari a 37,9 mln€.

A fronte di un totale di Domande di Rimborso (DdR) presentate ad oggi pari a 699,0 mln€, sono state avanzate Domande di Pagamento (DdP) alla Commissione Europea per un importo complessivo pari a 523,5 mln€. Tenuto conto della spesa ad oggi certificata, nonché delle previsioni di spesa comunicate dai Beneficiari, l'AdG comunica che al 2020 si registrerebbe il raggiungimento del target N+3 corrispondente a 509,4 mln€.

Dopo tale panoramica, la dott.ssa Annamaria Poso lascia la parola all'Autorità di Certificazione del PON (dott.ssa **Maria Sgariglia**) (di seguito anche AdC), al fine di illustrare e passare alla disamina dell'avanzamento della certificazione nel corso dell'anno contabile 2020.

L'AdC espone i dati relativi al target di spesa (totale) cumulato che, a seguito di ricorso al cofinanziamento 100% FESR, si porta a circa 509,4 mln€.

Come è possibile riscontrare, stante la spesa ad oggi rendicontata e le analisi delle previsioni di spesa comunicate dai beneficiari, al 2020 si registrerebbe il raggiungimento del Target N+3 totale.

L'AdC rappresenta inoltre che l'elaborazione è stata effettuata prendendo in considerazione:

1. Domande di Pagamento ad oggi effettuate cumulate per un importo certificato di 395,6 mln€;
2. Domande di Pagamento in corso di predisposizione pari a circa 26 mln€;
3. Analisi delle previsioni di spesa pervenute dai Beneficiari (principalmente RFI).

L'AdC conclude affermando che risulta in corso di istruttoria una seconda domanda di pagamento da certificare alla CE entro la settimana (1- 4 dicembre 2020) per un totale di 25 mln € e rappresenta che, entro il 31 dicembre 2020, si prevede di presentare alla CE altre due domande di pagamento per un importo complessivo di circa 100 mln €.

### 3. Iniziative poste in essere per il contrasto al Covid-19

In relazione al punto 3 dell'OdG, la dott.ssa Annamaria Poso rappresenta che, come noto, la pandemia da Covid-19 si è trasformata in un terremoto per gli equilibri socio-sanitari degli Stati Membri dell'Unione e per l'economia globale. Sia la crisi socio-sanitaria che le misure di

contenimento dei contagi adottate dagli Stati Membri hanno avuto un impatto immediato sulle economie nazionali, dal lato dell'offerta come dal lato della domanda, penalizzando le imprese e i loro dipendenti e gravando pesantemente sui settori della sanità, del turismo, della cultura, del commercio al dettaglio e dei trasporti.

L'AdG specifica che per contrastare e mitigare tali effetti al fine di un rilancio economico e sociale del Paese, è stata avviata un'azione coordinata a livello nazionale che ha mobilitato tutte le risorse disponibili per questo fine. All'interno di tale azione, e attraverso la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa tra il Ministro per il Sud e la Coesione e i Ministeri titolari di Programmi Operativi Nazionali, una quota parte corrispondente all'ultima annualità del PON "Infrastruttura e Reti" è stata assegnata al PON "Imprese e Competitività" per un importo pari a € 279.303.318,67.

La riprogrammazione del PON "Infrastrutture e Reti" è intervenuta, dunque, come conseguenza della riduzione della dotazione finanziaria. Tale riprogrammazione è stata approvata dalla Commissione Europea il 29/09/2020 con Decisione n. 6758.

#### **4. Azioni di Pubblicità con particolare riguardo alle azioni cofinanziate per il contrasto al Covid-19**

La dott.ssa Annamaria Poso prosegue rispettando l'Ordine del Giorno illustrando le Azioni di pubblicità intraprese con particolare riguardo alle azioni cofinanziate per il contrasto al Covid-19.

Al fine di supportare ancora più fattivamente il settore delle infrastrutture e dei trasporti verso cui il PON è indirizzato, rispetto alla necessità di mettere in pratica ogni utile azione volta a fronteggiare l'emergenza Covid-19, l'AdG evidenzia come il MIT recentemente abbia avviato una seconda riprogrammazione, intervenuta quale conseguenza della necessità di mettere in pratica ogni utile azione volta a fronteggiare l'emergenza Covid-19 per sostenere il settore dei trasporti e delle infrastrutture e garantendo maggiore liquidità.

Infatti, nell'ambito della *Coronavirus Response Initiative*, entro cui si inquadrano le modifiche ai Regolamenti relativi ai Fondi Strutturali e di Investimento confluite nel regolamento (UE) n. 460/2020 del 30 marzo 2020 e nel regolamento (UE) n.558/2020 del 23 aprile 2020, la Commissione ha inteso "promuovere gli investimenti mobilitando le riserve di liquidità disponibili nei Fondi strutturali e di investimento europei per combattere immediatamente la crisi" ed, in particolare, rispondere alla necessità espressa a livello europeo di sostenere il settore dei trasporti e delle infrastrutture contribuendo alla sua ripresa.

Proprio in tale contesto, la riprogrammazione è stata volta a:

1. Rendere ammissibili a valere sul PON le spese per le operazioni volte a promuovere le capacità di risposta alle crisi nel contesto dell'epidemia di Covid-19 sostenute dal 1° febbraio 2020 tramite l'ampliamento delle Azioni del Programma per sostenere operazioni volte a fronteggiare l'emergenza Covid-19;

2. Applicare un tasso di cofinanziamento UE del 100% alle spese dichiarate nelle domande di pagamento nel periodo contabile che decorre dal 1° luglio 2020 fino al 30 giugno 2021.

#### 4.1 Ampliamento del perimetro delle Azioni previste nel Programma

Con riferimento al punto 1, in particolare, l'ampliamento del perimetro delle azioni previste dal programma è inteso a supportare le operazioni volte a promuovere le capacità di risposta alla crisi, come previsto dal Regolamento (UE) n. 460/2020. La dott.ssa Annamaria Poso elenca le azioni atte a:

- Aumentare la *safety & security* degli hub di trasporto quali porti, interporti, stazioni ferroviarie promuovendo sistemi di trasporto collettivi più sicuri per i passeggeri e per i lavoratori del settore, come pure per il traffico e lo stoccaggio delle merci (es. apparecchiature per controlli sanitari digitali e verifica dell'autorizzazione a viaggiare nei terminali di trasporto, localizzazione di passeggeri che in seguito potrebbero essere identificati come positivi al Covid-19, strumenti per il monitoraggio e la gestione dei flussi dei passeggeri ecc.);
- Finanziare l'acquisto di dispositivi di protezione personale, dei materiali per la prevenzione del contagio e di altri dispositivi funzionali allo svolgimento del lavoro secondo modalità che garantiscano il distanziamento sociale di cui i beneficiari, le ditte di costruzione / fornitori nonché stazioni appaltanti si sono dovute dotare per garantire il normale svolgimento delle attività.

L'AdG sottolinea come il supporto alla *safety e security* degli hub di trasporto e alle azioni intraprese dagli operatori per garantire la protezione personale e la prevenzione del contagio dovrà essere parte di un intervento più ampio coerente con gli obiettivi e le priorità perseguiti dal PON "Infrastrutture e Reti". Inoltre, specifica che la presente riprogrammazione intende fornire supporto alle misure di cui sopra, e alle relative spese, sostenute a decorrere dal 1° febbraio 2020.

#### 4.2 Adozione del cofinanziamento FESR 100%

La dott.ssa Annamaria Poso introduce la seconda modifica apportata dalla nuova riprogrammazione che riguarda, invece, l'adozione del cofinanziamento FESR 100%, in ragione dell'articolo 2 punto 1 del Regolamento (UE) n. 558/220 il quale prevede che "su richiesta di uno Stato membro può essere applicato un tasso di cofinanziamento del 100% alle spese dichiarate nelle domande di pagamento nel periodo contabile che decorre dal 1° luglio 2020 fino al 30 giugno 2021 per uno o più assi prioritari di un programma sostenuto dal FESR".

Nell'ambito del PON "Infrastrutture e Reti", l'Amministrazione intende avvalersi, nell'ambito della nuova proposta di riprogrammazione, dell'opzione relativa all'incremento del tasso di cofinanziamento UE al 100% con riferimento a tutti gli Assi del Programma. L'applicazione del tasso di cofinanziamento UE al 100% comporterà la possibilità di ottenere la disponibilità di risorse afferenti al Fondo di Rotazione che confluiranno nel Programma Operativo Complementare (POC) al PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, consentendo la completa realizzazione degli interventi programmati in ambito PON.

## 5. Informativa sullo stato di preparazione della programmazione 2021-2027

L'ultimo punto all'Ordine del Giorno riguarda l'informativa sullo stato di preparazione della programmazione 2021 – 2027.

Prosegue, quindi, la dott.ssa Annamaria Poso, ricordando come, il 2 maggio 2018 la Commissione Europea ha presentato la sua proposta di bilancio per il periodo di Programmazione 2021-2027, momento dal quale hanno preso avvio i negoziati sui regolamenti per il prossimo periodo di programmazione. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha partecipato attivamente ai negoziati in due modi:

- Tramite un attento monitoraggio delle proposte regolamentari di CE, Parlamento e Consiglio;
- Fornendo il suo diretto contributo nelle occasioni in cui i profili di competenza lo rendevano funzionale.

Il 10 novembre 2020 è stato raggiunto l'accordo interistituzionale riguardo al QFP, pertanto ci si aspetta che il Regolamento QFP, il Regolamento recante le disposizioni comuni sui Fondi ed il Regolamento FESR siano approvati entro fine dicembre 2020.

Parallelamente, dal 27 marzo 2019, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha preso parte ai Tavoli di Confronto Partenariali per la programmazione della politica di coesione per il periodo 2021-2027, che hanno coinvolto, nel rispetto del Regolamento delegato (UE) n. 240/2014 sul Codice europeo di condotta sul partenariato, tutti i soggetti del partenariato istituzionale ed economico-sociale del Paese.

In particolare, il MIT ha partecipato ai lavori del Tavolo 3 "Un'Europa più connessa", presentando ai partner coinvolti la propria posizione e le proprie proposte.

### 5.1 Continuità con la programmazione 2014-2020 nel periodo 2021-2027

La dott.ssa Annamaria Poso illustra come nel corso dei tavoli di confronto partenariale, in coerenza con le raccomandazioni della Commissione Europea di dare continuità alla programmazione 2014-2020 anche nel prossimo settennato, il MIT abbia condiviso gli ambiti di intervento prioritari di valenza nazionale nel settore che derivano dall'esperienza delle passate programmazioni, inclusa quella in corso. Questi sono:

- Il completamento della rete trans europea;
- Una serie di interventi afferenti all'incremento della multi-modalità, ed in particolare i collegamenti ferroviari a porti, interporti e aeroporti; collegamenti alle aree urbane; realizzazione di piattaforme multimodali;
- Misure per lo sviluppo di Sistemi Intelligenti di Trasporto e per la digitalizzazione delle infrastrutture.

## 5.2 Discontinuità con la programmazione 2014-2020 nel periodo 2021-2027 – Tutela del patrimonio infrastrutturale esistente

Per quel che concerne gli elementi di innovazione proposti dal MIT per il periodo 2021-2027, la proposta condivisa ai tavoli di confronto partenariale ben si allinea con l'operato del MIT degli ultimi anni. Infatti, nel corso degli ultimi anni, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha dato nuovo impulso alla politica infrastrutturale italiana riorientandola a favore di una rete di piccole opere diffuse per riparare, dove possibile, o sostituire, dove necessario, le opere esistenti.

Il patrimonio infrastrutturale italiano per quanto potenzialmente adeguato alle esigenze del Paese dal punto di vista della capacità, risulta spesso nei fatti insufficiente a causa delle scarse risorse investite in manutenzione.

È necessario, pertanto, ampliare le possibilità di veicolare finanziamenti, nell'ambito del nuovo QFP, non solo alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche al finanziamento della riqualificazione e della messa in sicurezza. Questa proposta è stata accolta negli esiti conclusivi del Tavolo 3 di Confronto Partenariale.

Infine l'AdG, illustra i requisiti che devono possedere gli interventi candidabili.

Oltre a ciò, ai Tavoli di Confronto Partenariale, il MIT aveva proposto un approccio nazionale alla Programmazione dei fondi per le infrastrutture e i trasporti, al fine di garantire la possibilità di intervenire sul tessuto infrastrutturale dell'intero sistema paese, promuovendo la coesione e minimizzando il rischio di regionalizzazione e realizzazione di "cattedrali nel deserto" promuovendo l'effetto rete delle infrastrutture di trasporto, consentendo di ragionare in termini di sviluppo infrastrutturale integrato a livello nazionale.

## 5.3 La preparazione dell'Accordo di Partenariato

In data 17 novembre, il Nucleo di Valutazione e Analisi per la Programmazione del Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha fornito il testo relativo alle scelte di policy dell'Accordo di partenariato 2021-2027, come modificato e aggiornato a seguito delle osservazioni e del dialogo tecnico informale con la CE.

È stato indicato dal NUVAP che, tra gli elementi che hanno guidato la stesura finale, figura il progressivo consolidarsi di un accordo "politico" tra i Ministri competenti che:

- Da un lato, non contempla la presenza nel prossimo ciclo di un PO Nazionale a titolarità MIT per i completamenti delle opere ferroviarie che insistono sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo;
- Dall'altro, demanda ad alcune missioni del redigendo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) gli interventi di riqualificazione stradale, ivi inclusi quelli che riguardano il reticolo della viabilità non statale che verrebbero inclusi, limitatamente agli accessi verso le Aree Interne, nel c.d. cluster "Coesione" del PNRR.

In particolare, si prevede che il completamento della rete TEN-T riguarderà le regioni meno sviluppate, nella cognizione delle ricadute nazionali degli interventi su dorsali ferroviarie e connessioni di “ultimo miglio” verso nodi portuali e logistici della rete centrale e globale. In sinergia con apporti da fondi nazionali e di risorse del Recovery and Resilience Facility, andranno primariamente completate le tratte funzionali comprese nei due segmenti meridionali del Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo” (Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina), avviate nei cicli precedenti ma caratterizzate da diversi livelli di avanzamento, fisico e finanziario.

Inoltre, la riqualificazione di archi stradali per migliorare l’accessibilità sarà limitata ai collegamenti verso le aree interne, specie se soggette a rischi sismici e/o idro-geologici, incorporando soluzioni tecnologiche avanzate per la sicurezza e il controllo ed agendo in sinergia con il PNRR.

## 6. Varie ed eventuali – Discussione

Si apre quindi la discussione dedicata agli interventi dei componenti dell’Assemblea.

La **dott.ssa Amalia Sabatini**, rappresentante dell’Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE), prende la parola ponendo l’accento sul tema del subappalto evidenziando in particolare il disallineamento della normativa italiana rispetto alle disposizioni comunitarie, a causa del quale l’Italia è stata sottoposta ad una procedura di infrazione europea e a diverse sentenze della Corte di giustizia europea.

La dott.ssa Sabatini evidenzia, altresì, il rischio che dette azioni illegittime possano generare ripercussioni sulla spesa dei fondi strutturali ed un successivo definanziamento. C’è il rischio concreto che in fase di controllo la Commissione europea possa riscontrare un uso non adeguato dei fondi europei, ravvedendo danni sul bilancio europeo. Si ribadisce, pertanto, la necessità di un intervento immediato per porre rimedio ad una situazione che rischia di compromettere il corretto utilizzo dei fondi europei destinati all’Italia.

In merito alle iniziative poste in essere in contrasto all’emergenza Covid-19, esprime i suoi ringraziamenti per le modifiche apportate in merito al ristoro dei costi diretti legati alla pandemia. Ribadisce l’esigenza, tuttavia, di ricomprendere nei costi di lavoro ed esecuzione tutti i maggiori oneri sostenuti per affrontare l’emergenza sanitaria, compresi quelli che hanno generato una sottoproduzione del cantiere. La dott.ssa Sabatini ritiene che dette modifiche siano necessarie in quanto l’attività in cantiere è visibilmente condizionata e, di conseguenza, rallentata dalle misure anti-contagio previste dalla normativa vigente regionale e nazionale e dai relativi protocolli sanitari. Ritiene, quindi, che detti costi vadano riconosciuti agli operatori economici al fine di garantire un corretto svolgimento dei lavori.

Infine, con riferimento al prossimo settennato, 2021-2027, chiede in che modo la nuova programmazione dialogherà con lo strumento del *Next Generation EU*, in quanto i Fondi

nazionali ed europei dovranno essere programmati e gestiti garantendo un principio di addizionalità e coordinamento.

Interviene a riguardo la dott.ssa Annamaria Poso, rappresentando come questa Struttura, prima di procedere alla riprogrammazione del PON 2014-2020, ha avviato interlocuzioni con i beneficiari al fine di raccogliere esigenze concrete e attuali che si stanno registrando in questo momento come risposta all'emergenza Covid-19, recependole nell'attuale Riprogrammazione. Per quanto riguarda le ulteriori 2 osservazioni, l'AdG precisa che non è questa l'Amministrazione a cui compete rispondere sulle tematiche rappresentate.

Tutte le osservazioni saranno comunque recepite all'interno del verbale in sede di condivisione con i Membri.

Prende poi la parola la **dott.ssa Blasco**, rappresentante dell'Agenzia per la Coesione Territoriale (ACT) chiedendo chiarimenti in merito alla slide presentata dalla dott.ssa Maria Sgariglia, nello specifico, a causa di problemi tecnici che le hanno impedito la visione della suddetta slide "Focus Target N+3", chiede la cortesia di ricevere le slide oggi presentate in versione aggiornata.

La dott.ssa Blasco chiede, infine, informazioni riguardo la gestione delle attività correlate al tavolo ALI che, come noto, non si riunisce da luglio 2019.

Interviene la dott.ssa Annamaria Poso, confermando che le slide verranno condivise con tutti i partecipanti del Comitato di Sorveglianza.

Prosegue, rispondendo al quesito relativo al tavolo ALI. A tal proposito, come è noto, si evidenzia come l'emergenza sanitaria che stiamo vivendo ha avuto forti ripercussioni sull'attività dei beneficiari e, di conseguenza, è stato necessario interrompere attività che erano in corso d'opera. Il gruppo dedicato al tavolo ALI ha ripreso da poco il suo funzionamento e si sta procedendo ad un aggiornamento puntuale della situazione e del Documento di Sviluppo e Proposte, attività necessaria per comprendere quali siano le priorità delle Aree Logistiche interessate e adeguarle in maniera puntuale alla situazione attuale del PON, tenendo sempre in considerazione il defianziamento avvenuto di importo pari a 279 mln di euro.

Alla luce della documentazione predisposta sarà possibile calendarizzare nuovi tavoli che possano rappresentare meglio la situazione attuale.

La dott.ssa Annamaria Poso ricorda infine come l'attività dei Tavoli ALI era stata conclusa nella I fase, e adesso sarebbe stato necessario procedere per aggiornare il Documento di Sviluppo e Proposte.

Prende la parola la dott.ssa Maria Sgariglia, per un riassunto della slide "Focus target N+3 cumulato".

L'AdC chiarisce come la slide preveda, nella prima colonna Domande di Pagamento ad oggi effettuate cumulate per un importo certificato di 395,6 mln€ con riguardo alla quota FESR. La seconda colonna fa riferimento alla DDP, in corso di predisposizione, per un importo pari ad euro 25,2M.

Il **dott. Paolo Acciai** - CISL - prende la parola chiedendo informazioni in merito alle previsioni della Legge Finanziaria. In particolare, citando l'art. 11 comma 7, relativo all'integrazione del Programma di Azione e Coesione per governance di sistemi di gestione e controllo 2014/2020 da parte del MEF, rammenta la necessità di comprendere come quest'ultimo intervenga nell'integrazione del Programma.

Sempre in relazione alla Legge Finanziaria, citando l'art. 27 comma 7, che riporta una riduzione per il Fondo Sviluppo e Coesione per il 21/27 di 3.5 mila miliardi per l'anno 2023, chiede a tal riguardo come si intende gestire detta ulteriore problematica.

Infine interviene in relazione alla problematica relativa al subappalto evidenziando come l'Italia sia in infrazione perché l'Unione Europea non accetta una percentuale omogenea pari al 40% ma, di contro, richiede che vengano presi interventi per ogni singolo appalto.

In generale, le organizzazioni sindacali ritengono che, per ogni appalto, il 40% sia già un valore troppo elevato rispetto al ricorso che vi si può fare.

La dott.ssa Annamaria Poso, interviene precisando che l'intervento verrà inserito a verbale, ribadendo però che, anche in tal caso, i temi che sono stati esposti non afferiscono alla riunione del CdS odierna.

Interviene in seguito, il **sig. Di Pietro**, Unione Sindacale di Base, chiedendo informazioni e aggiornamenti in merito alle attività poste in essere in relazione alle azioni di potenziamento tecnico amministrativo degli uffici del MIT. In particolare, fa riferimento alle attività rivolte alla incentivazione del personale interno, oggetto di una specifica delibera CIPE 51/2017.

La dott.ssa Annamaria Poso, rappresenta che l'intervento verrà inserito a verbale e ribadisce come i temi esposti non siano afferenti alla riunione odierna.

Prosegue la fase dedicata agli interventi, il **dott. Fulvio Lino Di Blasio**, Segretario Generale dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio, rappresenta come, in relazione alla situazione delle Aree Logistiche Integrate, alcuni dei beneficiari siano stati raggiunti da richieste di informazioni per una valutazione intermedia che era stata fatta in relazione all'efficacia e continuità e contenuti delle ALI.

Ritiene opportuno condividere con i partecipanti del CdS dette informazioni e risultati delle survey pervenute perché ritiene che il mancato dialogo con il territorio, dovuto all'emergenza sanitaria, possa e debba essere ripreso anche tramite detta attività.



Un'altra tematica trattata dal dott. Di Blasio riguarda le Zone Economiche Speciali (di seguito ZES). Quest'ultimo è stato intervistato da un rappresentante dell'ACT su alcuni temi per valutare maturità ed esperienza delle ZES su cui alcune autorità di sistema sono coinvolte e una delle tematiche sulle quali sono stati sollecitati riguardava l'integrazione di questa iniziativa governativa con livelli di programmazione delle risorse pubbliche anche cofinanziate che ricadono sul territorio.

Uno dei temi rappresentati in qualche incontro partenariale riguardava la possibilità di considerare le ZES come un elemento che possa contare nella allocazione di risorse pubbliche nella prossima programmazione, garantendo pertanto accessibilità a risorse anche ad alcune aree connesse alle aree portuali.

Sul tema della nuova programmazione ribadisce la disponibilità a fornire contributi.

Tratta in seguito il tema del definanziamento, prevedendo che il MIT si stia già adoperando per limitare impatto su progetti finanziabili.

Ritiene opportuno mantenere comunque un canale diretto per permettere a beneficiari di porre in essere azioni dirette a ricerca di finanza pubblica alternativa.

Infine, il dott. Di Blasio ha posto l'accento sul Recovery Fund, ribadendo la sua disponibilità a diffondere il patrimonio di informazioni e capacità accumulate grazie al PON, qualora detta diffusione sia ritenuta necessaria al fine di individuare i progetti da finanziare e le risorse da allocare.

In risposta ai quesiti posti dal dott. Di Blasio interviene la dott.ssa Annamaria Poso, rappresentando come, in relazione al tavolo ALI, l'interruzione dovuta alla situazione che ha travolto tutto il territorio ha sicuramente avuto riverbero sulla procedura ALI. Questa Amministrazione sta iniziando a progettare attività future che possano considerare la fotografia di questo momento. È previsto l'inizio di riunioni a 2 tra MIT e territorio competente per rappresentare esigenze territoriali ed attuali del programma.

Ribadisce inoltre come il rallentamento del tavolo ALI sia dovuto indubbiamente anche al definanziamento di 279 mln di euro.

Data la maturità del programma, l'AdG ritiene che si debbano gestire i 279 mln definanziati corrispondenti ad interventi selezionati e pienamente adeguati rispetto alla strategia del PON che, come si ricorda, per alcuni dei beneficiari rappresenta unica fonte di finanziamento.

L'AdG rappresenta inoltre che, durante detta riprogrammazione in corso, sono in corso le interlocuzioni con tutte le istituzioni coinvolte proprio al fine di cercare fonti di finanziamento alternative per rispondere ad esigenze dei beneficiari.

In relazione alla Zona Economica Esclusiva si ritiene che il livello di maturità raggiunto dal PON, anche alla luce del definanziamento, sia tale da non permettere la ricerca di misure diverse da quelle previste in fase di riprogrammazione.

Per quanto riguarda gli altri temi trattati, ad esempio il Recovery Fund, la dott.ssa Annamaria Poso, come già esplicitato in relazione agli interventi precedenti, ritiene che non spetti a questa Divisione rispondere in quanto tematiche non coerenti con il CdS odierno.

L'AdG lascia la parola all'Officer CE dott. Corradetti il quale evidenzia la necessità di ricevere degli aggiornamenti sulle ALI e sulla modalità di evoluzione di queste a seguito del definanziamento avvenuto sul Programma. Richiede inoltre approfondimenti sul Grande Progetto Bicocca – Catenanuova coinvolgendo l'ing. Di Volo, collaboratore di Jaspers Advisory, il quale prende la parola.

L'ing. Di Volo interviene fornendo aggiornamenti sul Grande Progetto Bicocca – Catenanuova, incluso nella tratta Palermo-Catania, progetto di grande importanza – per la Sicilia e per l'Italia in generale- sia in termini infrastrutturali che di costi. Sottolinea come ci siano ancora dei punti da chiarire in merito alla presentazione dei dati ed in merito ai risultati finali dello studio di traffico.

In particolare, sono state effettuate diverse interlocuzioni, tuttora in corso, con il MIT ed il Beneficiario RFI, e si è attualmente in attesa di ricevere aggiornamenti che colmino i gap intravisti fino ad ora per dare delle risposte positive in termini di fattibilità di progetto al fine di avviare l'analisi dei costi e dei benefici.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale sono state avviate le interlocuzioni con gli esperti ambientali in merito alle richieste dalla DG Ambiente relativamente agli aspetti legati alla Dichiarazione Natura 200.

L'AdG lascia la parola al Valutatore Indipendente del PON (**dott. Giovanni Poleggi**) il quale risponde alle osservazioni avanzate dal dott. Di Blasio in merito alla attività di valutazione condotta sulle ALI. Conferma di essere in fase di conclusione di tale attività svolta in coerenza sia con il piano di valutazione del PO e sia in risposta con quanto emerso dai tavoli di confronto partenariale sulla programmazione 21- 27 dove vi era stata una esplicita richiesta da parte della CE - nell'ottica di riproducibilità dell'iniziativa - di condurre delle valutazioni di efficacia sull'utilizzo dello strumento della valutazione.

Rappresenta inoltre che alcuni esiti verranno sintetizzati nelle slide che verranno diffuse a seguito del CdS da parte dell'AdG non essendo previsto nell'OdG uno spazio dedicato all'attività di valutazione.

Il Valutatore offre una breve disamina sulle domande che la valutazione ha inteso rispondere affermando che le risposte sono state date su domande che hanno riguardato sia la valutazione complessiva inerente il processo di implementazione sui risultati conseguiti in termini del primario

obiettivo delle ALI - riguardante la selezione degli interventi del Programma - sia valutazioni effettuate tramite studi di caso ed interviste ad interlocutori privilegiati che hanno permesso di approfondire quanto le ALI abbiano innescato un valore aggiunto e la possibilità di produrre meccanismi duraturi che superino i confini dei Fondi strutturali e della attuale Programmazione.

Il rapporto di Valutazione verrà finalizzato ed entro la fine dell'anno, pubblicato sul sito del PON nella sezione dedicata all'attività di valutazione. Rinnova infine la disponibilità ad una riflessione comune sul documento e sul suo possibile utilizzo mettendone a disposizione gli esiti come base di partenza di tale riflessione. Tra gli elementi emersi dalle interviste vi è, altresì, una richiesta di un maggiore protagonismo del MIT nell'animare tale attività intensificandola per far sì che oltre ai risultati raggiunti nell'ambito del processo di selezione si possa sviluppare l'utilità delle ALI al di fuori di quello che rivestono nello specifico del Programma.

L'AdG lascia la parola al **dott. Sergio Genco**, Segretario Generale della CGIL Calabria, il quale esprime le sue impressioni sulle questioni affrontate.

In primo luogo richiede un approfondimento sul significato dell'approccio nazionale alla programmazione affinché nelle Regioni del Mezzogiorno non ci siano "cattedrali nel deserto" ma opere realizzate che siano funzionali in quanto il PON leR finanzia le infrastrutture nel Mezzogiorno dotandolo di infrastrutture migliori, al fine di escludere che una parte di queste risorse successivamente venga veicolato a livello nazionale. Continua il suo intervento sostenendo che le risorse sono esigue e che sono state ulteriormente ridotte nel momento in cui sono state finanziate le manutenzioni ordinarie.

La seconda questione affrontata riguarda il tema del subappalto - attenzionato dalla dott.ssa Sabatini dell'ANCE - e, sulla base di una legge - ora in deroga - che prescrive che ogni stazione appaltante sulla base della caratteristica dell'opera fissi dei termini sulla percentuale del subappalto, il Dott. Genco esclude il disallineamento della normativa italiana rispetto alle disposizioni comunitarie.

L'ultima questione portata all'attenzione dal dott. Genco riguarda le ALI e la loro relativa importanza in quanto elementi di valutazione della programmazione 21-27.

L'AdG replica in chiusura dell'intervento del dott. Genco sottolineando come, in riferimento all'approccio nazionale della programmazione, la proposta non è stata accolta durante gli esiti conclusivi del tavolo 3 di confronto partenariale. L'AdG chiarisce ciò che il MIT avrebbe voluto raggiungere con la proposta dell'approccio nazionale: la logica era quella di creare una maggiore interconnessione tra le infrastrutture su tutto il territorio nazionale per evitare un'attività di assistenzialismo nei confronti del Sud e favorire quindi una rete a livello nazionale dove le infrastrutture avessero maggiore connessione e comunicazione tra di loro.

Inoltre dal punto di vista finanziario, precisa che il MIT, non avrebbe voluto ridurre l'ammontare del finanziamento nei confronti delle regioni del Nord a discapito delle regioni del Sud ma avrebbe

voluto avere a disposizione un numero di fondi maggiore da poter utilizzare su tutto il territorio nazionale al fine di rispondere all'esigenza di riduzione delle disparità tra Nord e Sud da ripianare anche a livello del PON.

L'AdG conferma l'importanza del settore delle ALI sottolineando però come quest'ultimo abbia risentito, oltre che dell'attuale emergenza sanitaria, anche del definanziamento intervenuto sul PON. Precisa che il MIT si interfacerà con tutti gli attori delle ALI al fine di instaurare un dialogo che tenga conto degli aspetti di cambiamento che hanno riguardato l'annualità corrente.

Per quanto riguarda la rappresentazione relativa al tema del subappalto, l'AdG precisa che non è questa l'Amministrazione a cui compete rispondere sulle tematiche rappresentate.

Infine l'AdG lascia la parola alla **dott.ssa Giada Mastrandrea**, Coldiretti, la quale avanza una considerazione di carattere generale ponendo l'attenzione sulle aree rurali rimarcando la necessità di garantire le infrastrutture in tali aree interne e marginali – ad esempio le aree di comunità montane - al fine di colmare il divario esistente con le aree urbane. Ciò consentirebbe non solo maggiore potenzialità di sviluppo per il settore agricolo ma anche un vantaggio per le persone che vivono e lavorano in tali aree.

## Conclusione

Esauriti i punti all'OdG l'Autorità di Gestione del PON (dott.ssa Annamaria Poso), in assenza di ulteriori richieste di chiarimenti o punti di attenzione, conclude i lavori del CdS alle ore 11:40 ringrazia e saluta i partecipanti.

### **Allegati:**

- *Presentazione "Seduta del Comitato di Sorveglianza del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 del 3 dicembre 2020*