

---

Comitato di Sorveglianza  
PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020

*Sessione plenaria*

*Roma, 27 ottobre 2021*

*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 2021;
4. Informativa sulle risorse REACT-EU;
5. Informativa sul monitoraggio ambientale;
6. Informativa sulla strategia di Comunicazione;
7. Informativa sull’attività del Valutatore Indipendente;
8. Varie ed eventuali (Autorità di Audit).

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Donato <b>Lamacchia</b>	<i>Autorità di Gestione – MIMS</i>
Rosalba <b>Lagrotteria</b>	<i>Segreteria CdS - MIMS</i>
Gianluca <b>Martini</b>	<i>RLA – MIMS</i>
Carla <b>Peduto</b>	<i>RLA – MIMS</i>

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Dario <b>Mabritto</b>	<i>RLA – MIMS</i>
Francesco <b>Corso</b>	<i>RLA – MIMS</i>
Francesca <b>Cupiraggi</b>	<i>MIMS</i>
Ada <b>De Scisciolo</b>	<i>MIMS</i>
Maurizio <b>Corradetti</b>	<i>Commissione Europea (CE)</i>
Francesca <b>Cerasoli</b>	<i>Agenzia per la Coesione Territoriale (ACT)</i>
Sabrina <b>Blasco</b>	<i>ACT</i>
Gianpiero <b>di Muro</b>	<i>ACT</i>
Enrica <b>Martino</b>	<i>ACT</i>
Fabio <b>Di Matteo</b>	<i>ACT-NUVEC, Autorità di Audit (AdA)</i>
Maria Lucia <b>Desole</b>	<i>ACT-NUVEC, Autorità di Audit</i>
Federica <b>Cancila</b>	<i>ACT-NUVEC, Autorità di Audit</i>
Antonio <b>Guida</b>	<i>DPCOE</i>
Amalia <b>Sabatini</b>	<i>ANCE</i>
Massimo <b>Bocci</b>	<i>MISE</i>
Antonio <b>Coviello</b>	<i>CNR</i>
Francesca <b>Iacono</b>	<i>Regione Campania</i>
Federica <b>Di Piazza</b>	<i>NUVAP- DPCoe</i>
Daniela <b>Dringoli</b>	<i>CONFETRA</i>
Gian Mauro <b>Nonnis</b>	<i>CONFEDIR</i>
Francesco <b>Cacciaguerra</b>	<i>AdSPMSO</i>
Carolina <b>Furguele</b>	<i>RFI</i>
Tiziana <b>Catalano</b>	<i>RFI</i>
Riccardo <b>Ortolani</b>	<i>RFI</i>
Ilaria <b>Massa</b>	<i>COLDIRETTI</i>
Pasquale <b>Cataneo</b>	<i>FAST CONFSAI</i>
Paolo <b>Cannavò</b>	<i>FEDERMANAGER</i>
Neri <b>Di Volo</b>	<i>JASPERS Advisory (EIB)</i>
Artur <b>Palma</b>	<i>ENAV S.p.A.</i>

<b>Partecipanti</b>	<b>Struttura</b>
Giuseppe Rota <b>Immacolato</b>	ENAV S.p.A.
Paolo <b>Parrilla</b>	FS Italiane
Riccardo <b>Brugnoli</b>	MIC
Maura <b>Sabato</b>	ANAS S.p.A.
Sergio <b>Genco</b>	CGIL
Paolo <b>Acciai</b>	CISL
Andrea <b>Ruggiero</b>	Ferrovie dello Stato
Monica <b>Torchio</b>	Task Force Ambiente – MIMS
Floriana <b>Ferrara</b>	Task Force Ambiente – MIMS
Valentina <b>Daneo</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Federica <b>Leoni Orsenigo</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Giovanni <b>Poleggi</b>	Valutatore Indipendente
Marco <b>Percoco</b>	Valutatore Indipendente
Chiara <b>Sumiraschi</b>	Valutatore Indipendente
Anna Maria <b>Roza</b>	Valutatore Indipendente
Mariangela <b>Coscarella</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Noemi Luna <b>Carmeno</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Marco <b>Messineo</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Marco <b>Solazzi</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Beatrice <b>Profeta</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Maria Elena <b>Della Corte</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Lodovica <b>Regina</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Annapaola <b>Conca</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Sara <b>Montanari</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Francesca <b>Marziali</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Giulia <b>Spadoni</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Valentino <b>Lisa</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Pierfrancesco <b>Tacoli</b>	Assistenza Tecnica PON IeR
Domitilla <b>Morandi</b>	Assistenza Tecnica PON IeR

<i><b>Partecipanti</b></i>	<i><b>Struttura</b></i>
Silvia <b>Marchioro</b>	Assistenza Tecnica Monitoraggio PON IeR

La riunione si svolge in modalità *call-conference* sulla piattaforma *Teams*, con inizio alle ore 10:15. Apre la seduta l'Autorità di Gestione del PON, l'**arch. Donato Lamacchia**, (di seguito anche AdG), dando il benvenuto a tutti i partecipanti.

## **1 Overview sullo stato di attuazione del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020**

Con riferimento al primo punto dell'Ordine del Giorno, l'AdG descrive lo stato dell'arte del Programma che, in termini di ammontare complessivo degli interventi selezionati, raggiunge circa il **99,6% della dotazione finanziaria** complessiva del Programma.

In particolare, tra le operazioni ammesse a finanziamento rientrano **9 Grandi Progetti**, per un ammontare complessivo di 931 mln€, e **67 interventi** non rientranti nella categoria Grandi Progetti, per un ammontare pari a 627 mln€.

Tali valori recepiscono gli aggiornamenti apportati nell'ultima versione della Presa d'Atto pubblicata a settembre 2021 che ha consentito di riallineare il parco progetti del Programma alla dotazione finanziaria, ovvero di gestire l'*overbooking* determinato dal **de-finanziamento di circa 279,3 mln€ subito dal Programma nel 2020 per fronteggiare l'emergenza da Covid-19**.

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

- Per l'Asse I, 1.043 mln€;
- Per l'Asse II, 477 mln€;
- Per l'Asse III, 38 mln€.

Di questi, risultano certificati i seguenti importi di spesa:

- Per l'Asse I, 559 mln€ di spesa;
- Per l'Asse II, 99 mln€;
- Per l'Asse III, 9 mln€.

### **1.1 Stato di avanzamento delle singole Linee di Azione**

L'Arch. Donato Lamacchia 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 competenza.

Prende la parola il **dott. Francesco Corso, RLA delle Linee d’Azione I.1.1 e I.1.2**, che con riferimento alla **Linea d’Azione I.1.1** (interventi ferroviari *core*) rappresenta che a fronte di una dotazione finanziaria pari a 799 mln€, ad oggi risultano selezionati 13 interventi per un totale di 799,7 mln€ con 431,7 mln€ di importi certificati. Inoltre, per la **Linea d’Azione I.1.2** (interventi ferroviari di adduzione alla rete *core*), a fronte di una dotazione finanziaria pari a 191,4 mln€, risultano selezionati 4 interventi per 191,2 mln€, con importi certificati pari a 107 mln€.

Il RLA Corso precisa che la riduzione dell’importo ammesso a finanziamento sulle Linee di competenza, rispetto ai dati presentati durante la seduta del CdS di dicembre 2020, è dovuto al de-finanziamento del PON per un importo pari a 279,3 mln€, per cui, l’Amministrazione ha proceduto con la candidatura di due progetti a titolarità di RFI (“Nuova fermata Acireale Bellavista” e “Elettificazione della tratta Cinisi – Alcamo Dir. – Trapani della linea Palermo – Trapani “via Milo””) a valere sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

L’AdG passa quindi la parola **all’Arch. Carla Peduto, RLA delle Linee I.2.1, II.1.1, II.1.2 e II.2.1**, la quale fornisce ai partecipanti un’*overview* sullo stato di avanzamento delle Linee di propria competenza. In particolare, con riferimento alla **Linea di Azione I.2.1**, a fronte di una dotazione finanziaria pari a 52 mln€, risultano ammessi a finanziamento 7 interventi per un totale di 52,12 mln€, con importi certificati pari a 15,6 mln€. Al riguardo, il RLA evidenzia che due interventi risultano conclusi ed in funzione, ovvero “*Tool Deconflicting*” e “*A-CDM Napoli*” entrambi a titolarità di ENAV. L’Arch. Peduto precisa, inoltre, che con nota del 27.10.2020 ENAV ha formalmente rinunciato al finanziamento per la realizzazione del progetto “*ARTAS per fallback system – ACC*”, pertanto espunto dalla lista progetti del Programma con presa d’atto prot. N. 13961 del 05.08.2021.

Il RLA Peduto precisa che la riduzione dell’importo ammesso a finanziamento sulla LdA I.2.1, rispetto ai dati presentati durante la seduta del CdS di dicembre 2020, è ascrivibile *in primis* alla rinuncia da parte del Beneficiario ENAV al finanziamento per il progetto “*ARTAS per fallback system – ACC*” ed inoltre alla rimodulazione del perimetro del progetto “*Adeguamento Sistemi Meteo Aeroportuali*” con conseguente riduzione dell’importo ammesso a finanziamento.

**L’Arch. Peduto** prosegue con l’illustrazione dello stato di avanzamento delle **Linee II.1.1, II.1.2 e II.2.1**, evidenziando che a seguito della riprogrammazione del Programma, si è verificato un forte *overbooking* su tali Linee. Pertanto, sono stati condotti dei tavoli di confronto con i Beneficiari e con le istituzioni coinvolte nel processo di riprogrammazione (ACT, DPCOE) al fine di individuare possibili risorse finanziarie alternative (PNRR, Fondo Complementare, PAC 2014-2020) per garantire la copertura finanziaria degli interventi che, alla data di luglio 2020, non risultavano ancora convenzionati, ovvero 7 interventi di cui 2 a cavallo con la passata programmazione e 5 derivanti dal parco progetti ALI. Pertanto, a fronte di una dotazione finanziaria pari a 229,7 mln€ sulla **LdA II.1.1** risultano ammessi a finanziamento 14 interventi per un totale di 279,2 mln€, con spese certificate pari a 92,1 mln€. Invece, a fronte di una

dotazione pari a 146,6 mln€ sulla **LdA II.1.2** risultano ammessi a finanziamento 5 interventi per un totale di 103,6 mln€.

Il RLA Peduto rimarca, come già esposto anche dal RLA Corso, che le modifiche sui dati finanziari rispetto alla seduta del CdS di dicembre 2020, sono dovute al de-finanziamento del PON per un importo pari a 279,3 mln€, che ha reso necessario procedere a degli aggiustamenti in corso d'opera.

Prende successivamente la parola il **Geom. Gianluca Martini**, RLA delle **Linee d'Azione II.1.3 e 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 **5 interventi** per un totale di 36,1 mln€, con importi certificati pari a 5,9 mln€.

In particolare, due progetti a valere su tale Linea risultano conclusi ed operativi, ovvero gli interventi *PROG 0101 "Digitalizzazione procedure nel porto di Bari - ADM"* a titolarità dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e *PROG 0101 "Digitalizzazione procedure nel porto di Bari - Autorità di sistema portuale dell'Adriatico"* a titolarità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale.

Inoltre, i due interventi del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (*"Progettazione, implementazione ed avviamento operativo della National Maritime Single Window"* e *"Implementazione di sistemi di controllo del traffico marittimo nei porti delle Regioni Meno Sviluppate – Sistema VTS"*) a valere sulla LdA II.1.3, le cui convenzioni risultano in fase di sottoscrizione da parte del Beneficiario, sono in via di conclusione in quanto trattasi d'interventi avviati ai sensi dell'art. 65 par. 6 del Regolamento (UE) 1303/2013.

Il RLA Martini specifica che, a valle dei procedimenti di revoca, l'Amministrazione ha proceduto con l'espunzione dall'elenco dei progetti ammessi a valere sul PON dei progetti *"Corridoio Controllato 2.0"* di UIRNet S.p.A. (ora digITALog S.p.A.) e *"Taranto PCS a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale"* dell'AdSP del Mar Ionio.

Con riferimento 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 11 interventi per un totale di 57,7 mln€, con importi certificati di 1,2 mln€. Al riguardo, il RLA Martini evidenzia che, con l'aggiornamento dell'elenco dei progetti ammessi a finanziamento, l'AdG ha dato nuovo slancio all'*iter* di selezione dei progetti afferenti l'*"Avviso di manifestazione d'interesse Infomobilità"* a valere sulla LdA II.2.2. Inoltre, il RLA rappresenta ai partecipanti che sono state avviate le interlocuzioni con i Beneficiari ammessi a finanziamenti al fine di acquisire, nelle more del convenzionamento, gli elementi integrativi richiesti dal GdV, e che si prevede di finalizzare l'*iter* di convenzionamento di tali progettualità entro il mese di novembre 2021.

Infine, il RLA evidenzia che, in ragione del superamento della dotazione finanziaria della LdA II.2.2, si sta **operando in flessibilità sulla dotazione complessiva della categoria di azione 044 «Sistemi di trasporto intelligenti» dell'Asse II** cui fanno riferimento le linee d'azione ITS, per garantire la copertura finanziaria al parco progetti.

A tal riguardo, interviene il **dott. Maurizio Corradetti**, per chiedere maggiori spiegazioni in merito alla copertura finanziaria della Linea II.2.2, riportante un *overbooking* rispetto alla dotazione finanziaria (circa 28 mln€).

Il **RLA Martini** specifica che si è deciso di operare in flessibilità sulla dotazione complessiva cui fanno riferimento le linee ITS a valere sulla categoria di azione 044 «Sistemi di trasporto intelligenti» dell'Asse II, a copertura dell'*overbooking* a valere sulla linea di azione II.2.2.

Interviene successivamente il **dott. Sergio Genco**, rappresentante della CGIL, ponendo come elemento di attenzione il forte ritardo in termini di avanzamento di spesa e importi certificati dell'Asse II, in particolare per quanto riguarda ultimo miglio, porti ed interporti. Chiede, pertanto, quali siano le azioni poste in essere per arginare questo rallentamento.

Il **RLA Peduto** risponde, rimarcando che il dato finanziario, dovrebbe essere letto alla luce delle riprogrammazioni avvenute (nel caso, per esempio del Progetto Gioia Tauro Gateway spondato sul PAC 2014-2020 avente già spesa certificata) e dell'*iter* procedurale dei progetti (difatti, 5 progetti hanno cronoprogrammi che prevedono l'esecuzione dei lavori nel II semestre 2021 o nelle successive annualità). Inoltre, il RLA specifica che sono state avviate interlocuzioni con il RUP dell'Autorità di Sistema Portuale di Salerno in merito al Grande Progetto Salerno Porta Ovest, su cui si stima di certificare circa 20 mln€ certificate entro l'anno.

Prende la parola il **dott. Pasquale Cataneo**, rappresentante della FAST CONFISAL, per domandare quale sia il delta percentuale per il raggiungimento dei *target* al 31.12.2021, sia relativamente allo stato di avanzamento complessivo del PON, che degli importi ammessi e certificati per Asse e Linea di Azione. L'**AdG**, ringrazia per il contributo, precisando che verrà data una puntuale risposta ai quesiti posto affrontando i successivi punti all'Ordine del Giorno.

## 1.2 Stato di avanzamento dei Grandi Progetti e relative procedure

L'**AdG** prosegue illustrando lo stato di avanzamento del Grande Progetto Bicocca-Catenanuova, ammesso a finanziamento a valere sul PON con un importo di 135 mln€. Tale intervento prevede la velocizzazione e il raddoppio della linea storica, parte in affiancamento alla linea attuale e parte in variante, con la realizzazione di 16 km di nuova linea. Nel dettaglio, i lavori di realizzazione sono stati avviati a dicembre 2018 ed è prevista l'attivazione dell'intervento per il 2023.

Ai fini della predisposizione della documentazione per la domanda di co-finanziamento da presentare ai servizi della CE, tra cui la Scheda Grande Progetto, è necessaria l'elaborazione di

alcune analisi di supporto, quali uno Studio di Traffico, l'Analisi Costi Benefici, le Analisi delle opzioni.

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

L'AdG conclude l'intervento fornendo un'overview delle principali attività svolte:

- Durante il corso del 2020 sono state riavviate le attività relative alla predisposizione della documentazione funzionale alla Scheda Grande Progetto;
- Nel mese di settembre 2021, è stata consolidata la versione finale dell'analisi costi benefici e dello studio di traffico, recependo i commenti formulati da Jaspers Advisory;
- La *deadline* prevista per la presentazione a Jaspers IQR della Notifica di Grande Progetto concordata con il Beneficiario RFI è l'annualità 2021.

Sul punto, interviene il **dott. Genco**, rappresentante della CGIL, rappresentando l'evidente criticità in merito all'avanzamento spesa certificata del Grande Progetto, oltre ad una difficoltà procedurale di completamento della suddetta progettualità. Il dott. Genco chiede, pertanto, all'AdG di assicurare il CdS sul raggiungimento dei *target* di spesa prevista nell'annualità 2021. L'AdG in risposta argomenta che trattasi di una tematica formale legata alla procedura sottesa alla presentazione della domanda di cofinanziamento ai Servizi della CE, posto che i cantieri sono stati avviati e risultano in corso producendo spesa rendicontabile.

## 2 Informativa sullo stato di avanzamento del PO, le prospettive N+3 al 31 dicembre 2021

Proseguendo quindi con i punti all'Ordine del Giorno, l'**Arch. Lamacchia** introduce l'avanzamento finanziario del Programma.

Al riguardo, si evidenzia che gli importi degli interventi ammessi a finanziamento recepiscono le modifiche intervenute con la Presa d'Atto prot. N.15734 del 16.09.2021. Inoltre, si registrano sul Programma, circa il **92%** degli impegni rispetto alla dotazione finanziaria.

A fronte di un totale di Domande di Rimborso (DdR) presentate ad oggi pari a circa **909 mln€**, sono state avanzate Domande di Pagamento (DdP) alla CE per un importo complessivo pari a **667,5 mln€**.

L'AdG prosegue presentando lo stato di realizzazione degli **indicatori di output del Performance Framework**.

Sul punto, con particolare riferimento agli **indicatori output relativi all'Asse I**, la situazione ad oggi vede realizzati 137 km di linee ferroviarie ricostruite o rinnovate sia per gli interventi dell'LdA I.1.1 che per quelli dell'LdA I.1.2, a fronte di un target di 233 km. Le previsioni al 31.12.2021 mantengono invariati i valori degli indicatori, poiché i rimanenti km di linea sono riferiti ad interventi che saranno realizzati successivamente al 31.12.2021 e comunque entro il 2023, così come previsto dai cronoprogrammi aggiornati.

Con riferimento agli **indicatori di output del Performance Framework relativi all'Asse II**, la situazione ad oggi prevede un avanzamento del valore realizzato degli indicatori disomogeneo in funzione della tipologia di intervento, tale per cui al momento l'indicatore più vicino al target è «Materiale rimosso (dragaggi)» con un valore realizzato pari a circa 4,3 mln di mc a fronte di un target di 4,9 mln di mc. Da un'analisi dettagliata per indicatore si prevede entro il 31.12.2021 un avanzamento dell'indicatore «Superficie oggetto di intervento» pari a circa il 50% del *target*, «Materiale rimosso (dragaggi)» pari a 100% del *target*, e «applicativi e sistemi informatici» pari a 30% del *target*. Il completamento di alcuni interventi previsto entro la fine del 2022 consentirà di raggiungere i *target* degli indicatori «Superficie oggetto di intervento di piazzali, aree logistiche e banchine» e «Accosti aggiuntivi o riqualificati». Inoltre, in relazione all'indicatore «*Applicativi e sistemi informatici*» si prevede entro il 31.12.2021 un avanzamento pari al 30% del *target* e entro il 31.12.2022 un avanzamento pari al 40% del *target*. Il completamento degli interventi afferenti all'Avviso ITS permetterà di raggiungere il *target* dell'indicatore.

A dimostrazione dell'avanzamento finanziario registrato dal Programma, l'AdG prosegue mostrando il target di spesa totale cumulato fino a dicembre 2021. In particolare, sulla base delle previsioni di spesa fornite ad oggi dai Beneficiari, si prevede entro fine anno di raggiungere il **target N+3 pari a 675 mln€** (quota FESR). Nello specifico, a seguito di interlocuzioni puntuali con i Beneficiari, si prevede di esitare un importo pari a circa 25 mln€ verso la prima metà di novembre, mentre sono attese previsioni di spesa pari a circa 110mln€ (netto *Funding Gap*) che si andrebbero ad aggiungere agli importi di DDR già rendicontati nel corso delle scorse due settimane (circa 30mln€).

Al riguardo, l'AdG evidenzia come nelle scorse settimane sono state avviate numerose interlocuzioni con i Beneficiari, da un lato, per garantire che gli importi previsti dalle previsioni di spesa siano effettivamente presentate a rimborso, e dall'altro, per individuare ulteriori soluzioni volte a garantire la presentazione della spesa rendicontabile (es. velocizzazione procedure di convenzionamento e supporto nel caricamento delle DDR a sistema per i nuovi Beneficiari). Inoltre, l'AdG precisa che le previsioni di spesa risultano superiori ai 110 mln€ presi in considerazione dall'Amministrazione ai fini del raggiungimento del *target*.

Prende la parola il **dott. Corradetti**, evidenziando preoccupazione per il raggiungimento del *target* di spesa certificata. Inoltre, ricorda l'importanza di presentare con la massima celerità la documentazione del Grande Progetto alla CE, e sottolinea la centralità del ruolo dell'Amministrazione nel fornire supporto ai Beneficiari del Programma per la rendicontazione delle spese, in particolare ai Beneficiari che presentano spese per la prima volta, al fine di garantire il raggiungimento del *Target* N+3.

L'**AdG** evidenzia gli sforzi messi in campo da tutta la Struttura per il raggiungimento del *Target* N+3 e conferma la presenza di tutte le condizioni per poterlo raggiungere.

Interviene il **dott. Cataneo**, rappresentante della FAST CONFISAL, segnalando una progettualità ritenuta meritoria di finanziamento sul PON leR, ovvero la costruzione della 2° stazione della Linea ferroviaria Bari-Napoli a Foggia, la quale avrebbe una ricaduta positiva sui cittadini e sul territorio, oltre, a poter garantire un'accelerazione della spesa, trattandosi di un progetto concluso, sebbene di importo contenuto.

L'**AdG**, ringraziando per il contributo, ricorda che l'ammissibilità di un progetto a valere sul PON deve essere oggetto di accurata valutazione rispetto alla relativa coerenza con le prerogative strategiche del Programma sia in termini di ordine temporale che di obiettivi. Inoltre, tema da tenere in considerazione sarebbe anche la verifica della copertura finanziaria impegnata con altre fonti di finanziamento. Su questo tema, interviene anche il **dott. Corradetti**, precisando che nella selezione dei progetti occorre assicurare il necessario rispetto di regole e normative stringenti sulla politica di coesione.

Prende la parola il **dott. Paolo Acciai**, rappresentante della CISL, il quale domanda alle Autorità competenti la motivazione dei ripetuti cambiamenti e delle modifiche *in itinere* dell'articolazione finanziaria del Programma.

L'**AdG** motiva i cambiamenti richiamando il taglio di circa 279 mln€ registrato dal PON, a seguito della crisi pandemica e del contrasto all'emergenza da Covid-19 precisando, altresì, che considerato il momento socio-economico e la fase di chiusura della programmazione non è possibile escludere ulteriori modifiche finanziarie.

Il **dott. Corradetti**, a supporto di quanto espresso dall'AdG, spiega che è improprio parlare di taglio, poiché si tratta di uno spostamento delle risorse dell'ultima annualità verso il PON Imprese e Competitività 2014-2020 allo scopo di sostenere le imprese maggiormente colpite dagli effetti della pandemia; il *Rapporteur* continua specificando che sono state messe in campo ulteriori misure, quali ad esempio l'iniziativa REACT-EU che ha messo nella disponibilità del Programma circa 313 mln€.

### 3 Informativa sulle risorse REACT-EU

Con riferimento al terzo punto dell'Ordine del Giorno, l'AdG fornisce una breve informativa sulle risorse del REACT EU richiamando il **Regolamento 2221/2020** che istituisce il REACT EU quale strumento aggiuntivo per supportare gli Stati Membri nella ripresa dalla crisi socio-economica causata dalla pandemia di Covid-19 ed accelerare la transizione verso un'economia verde e digitale.

In tale cornice, con **nota prot. 378 del 09.04.2021**, il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale ha comunicato alla Commissione Europea la programmazione delle risorse REACT EU nell'ambito del PON leR 2014-2020 **a supporto di misure di riduzione delle perdite nella rete di distribuzione idrica del Mezzogiorno per un importo di circa 313 mln€**. Tali misure sono volte a ridurre il "water service divide" fra la realtà del centro-nord e quella dell'Italia meridionale e insulare, e a favorire la gestione efficiente delle risorse idriche.

In particolare, l'iter di riprogrammazione avviato a seguito dell'assegnazione, ha comportato l'inserimento nel Programma di due nuovi Assi Prioritari:

- **L'Asse IV**, a valere sul quale saranno selezionate operazioni per la riduzione delle perdite nelle reti idriche del Mezzogiorno, con una dotazione pari a 313 mln€;
- **L'Asse V**, relativo all'Assistenza Tecnica, con una dotazione pari a 13,02 mln€.

Detto iter si è concluso con la Decisione C(2021)5950 del 6 Agosto 2021 da cui sono scaturite diverse attività, intraprese nell'ottica di fornire pronta attuazione alle risorse del REACT EU nell'ambito del PON leR, tra cui:

- la pubblicazione del Testo del Programma sul sito del PON leR il 24 agosto 2021;
- l'avvio della procedura di consultazione scritta del CdS per l'approvazione della versione aggiornata dei Criteri di Selezione il 16 settembre, con approvazione il 7 ottobre;
- l'adozione del Decreto Ministeriale di definizione dei ruoli per la selezione, gestione e monitoraggio delle operazioni a valere sul REACT EU il 7 ottobre;
- Sono attualmente in corso le attività di finalizzazione dell'avviso pubblico per la selezione degli interventi sulle reti idriche, l'istituzione del Gruppo di Valutazione *ad hoc* composto da referenti della DG per le Dighe e le Infrastrutture idriche e della DG per lo sviluppo del territorio, la pianificazione ed i progetti internazionali, l'aggiornamento del Manuale Operativo delle Procedure e del SIGECO.

I principali prossimi passi previsti per l'attuazione del REACT EU riguardano la selezione delle candidature progettuali, prevista a partire da dicembre 2021.

Sul punto, interviene la **dott.ssa Francesca Cerasoli**, chiedendo maggiori dettagli sulle tipologie di Beneficiari e di interventi previsti, alla luce del fatto che, data la natura degli

interventi con possibili impatti ambientali, potrebbero svilupparsi delle potenziali lungaggini burocratiche nell'attuazione e relativa realizzazione dei progetti.

L'AdG rassicura l'ACT, spiegando che i Beneficiari sono gli Enti di Governo d'Ambito con competenze specifiche su tali tipologie di opere. Inoltre, verranno selezionati interventi con *focus* sul monitoraggio e gestione delle perdite idriche, attraverso il ricorso ad applicazioni tecnologiche. I progetti avranno tempistiche ridotte, in quanto riferibili ad applicativi tecnologici, ovvero, tipologie di attività realizzabili conformemente all'orizzonte temporale del 31.12.2023.

Interviene il **dott. Cataneo**, chiedendo se il Decreto dell'Avviso Pubblico fosse stato pubblicato sul sito web del MIMS. L'AdG rappresenta che tale atto è sottoposto alle verifiche delle Autorità di Controllo competenti.

#### 4 Informativa sul monitoraggio ambientale

L'AdG lascia la parola alla *Task Force* Ambiente, in particolare all'ing. **Floriana Ferrara**, la quale espone gli adempimenti in capo al MIMS, **relativamente al monitoraggio ambientale ex art. 18 del D.Lgs 152/2006**.

Nel mese di aprile 2021 è stato adottato dall'AdG il **2° Report di monitoraggio Ambientale**, con comunicazione successiva al CdS ed al Tavolo Tecnico di Monitoraggio del PON leR 2014-2020, nonché conseguente trasmissione al Ministero della Transizione Ecologica (MITE). Per opportuna pubblicità del documento, quest'ultimo è stato pubblicato sui siti istituzionali del MIMS e del MITE.

Il MITE ha poi provveduto ad inviare il *Report* alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (CTVIA) per effettuare la verifica di coerenza dell'attuazione PON rispetto alle previsioni del rapporto ambientale (VAS), in coerenza con una recente revisione della normativa di riferimento (art. 18 ex D. L. 77/2021, convertito con L. 108/2021).

Nel corso del 2020-2021, la *Task Force* Ambiente ha avuto il ruolo fondamentale di accompagnare l'AdG del PON leR nelle tre riprogrammazioni, dovute all'emergenza epidemiologica Covid-19, nonché al fine di favorire l'integrazione dei fondi REACT- EU.

Il MITE si è difatti espresso confermando la non necessità di sottoporre il PON leR alla VAS sia a settembre 2020, che a novembre 2020. Infine, a giugno 2021, è stata condivisa con MITE la comunicazione della CE circa l'esonero dalle verifiche in materia di VAS sulle modifiche ai programmi operativi connesse allo strumento REACT-EU (ex Regolamento (UE) n.2020/2221 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 dicembre 2020, che ha modificato il Regolamento (UE) n. 1303/2013).

Per quanto concerne il 2° Report di Monitoraggio Ambientale, sono stati presi in esame **44 progetti** sulla base della Presa D'Atto del 19 febbraio 2019, di cui **27 progetti** sono stati

verificati in ottica di valutazione ambientale. In particolare, su **21 progetti** è stato possibile svolgere un'analisi quantitativa, in quanto interventi fisici, mentre su **6 progetti** è stata svolta un'analisi qualitativa, essendo progetti in ambito ITS.

Il monitoraggio ambientale parte, difatti, da una valutazione del contesto ambientale delle condizioni di partenza, a cui poi, si procede secondo un'aggregazione di indicatori misurando la variazione del contesto ambientale a seguito della realizzazione degli interventi nell'ambiente. Tra le componenti vi sono, ad esempio: *i)* la componente suolo (consumo di suolo totale), *ii)* la componente biodiversità (aree naturali protette), *iii)* la componente rischi naturali (pericolosità idraulica) e *iv)* la componente cambiamenti climatici (emissioni di gas a effetto serra in fase di realizzazione, stime di emissioni di GHG nell'anno a regime d'esercizio, studi/opere di adattamento al cambiamento climatico). Le analisi di monitoraggio di quest'ultima componente si basano su stime mediante il metodo dell'impronta di carbonio sulla base della metodologia definita in collaborazione con Italferr per conto del beneficiario RFI.

Gli esiti del monitoraggio ambientale sono stati rappresentati per singola componente, riconducendoli agli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalla VAS. A solo titolo di esempio, relativamente alla componente suolo l'esito principale riguarda la limitazione, e ove possibile riduzione, della superficie impermeabilizzata; per la componente biodiversità la limitazione della frammentazione degli habitat ed il livello di pressione antropica salvaguardandone, al contempo, gli elementi di fragilità, sensibilità e valore ecologico; per la componente rischi naturali la possibilità di ridurre la superficie infrastrutturata, in particolare, in prossimità delle aree a rischio idrogeologico e a rischio alluvioni.

L'ing. Ferrara precisa che tutte le informazioni sul monitoraggio ambientale, sono presenti ed aggiornate nel sistema di monitoraggio "SMU" del PON leR, quale **prima esperienza ed unicum nel panorama dei PO di effettiva integrazione del monitoraggio ambientale nel sistema di monitoraggio fisico, procedurale e finanziario del Programma**. La dott.ssa Ferrara continua, approfondendo la tematica, presentando delle schermate dal Sistema Informativo (SI), attestanti la possibilità di estrarre informazioni di sintesi sull'intervento quali scheda progetto, servizio webGIS, indicatori di processo e di contributo.

In merito alle attività sul SI, sono previste da parte della *Task Force* Ambiente delle attività integrative, quali l'introduzione dei progetti cartografici riferiti ai nuovi interventi (da intendersi quelli riportati nella presa d'atto assunta come riferimento), verifica coerenza informazioni riportate nel SI – informazioni per monitoraggio ambientale miglioramento del visualizzatore web-GIS, attività di promozione per il caricamento a sistema in autonomia da parte del Beneficiario, analisi permessi e funzioni per il rilascio di credenziali ai membri del Tavolo Tecnico di Monitoraggio ambientale del PON leR.

Sono in corso di avviamento le attività per la produzione del **3° Report di Monitoraggio Ambientale**, sulla base del parco progetti consolidato alla Presa d'Atto del 5 agosto 2021, con un incremento di progetti esaminati, con un totale di interventi pari a **57** (rispetto ai precedenti 44): **5 progetti portuali, 8 progetti tecnologici e 4 progetti afferenti alla categoria ultimo miglio.**

Le attività che verranno svolte dalla *Task Force* Ambiente nei mesi riguarderanno:

- Redazione schede intervento nuovi progetti;
- Richiesta ai Beneficiari dati e informazioni per il popolamento degli indicatori per il Monitoraggio Ambientale;
- Ulteriori test su miglioramento performance e nuove funzionalità del SIPONIER.

Infine, l'ing. Ferrara, presenta il **riconoscimento ricevuto dalla CE sul percorso di *mainstreaming* «ambientale» del PON, quale *best practices* e *role model* da prendere su altri PO.** Conclude l'intervento, mostrando le attività di comunicazione ambientale portate avanti quali: *brochure* rappresentative, un *workshop* sul “*L'impatto carbonico delle Politiche di Coesione. Risultati e prospettive delle attività del progetto ES-PA ENEA*”, la partecipazione al Forum PA 2021 con l'evento “*Il Sud #InRete con l'Europa Infrastrutture sostenibili e sviluppo del territorio*” ed in ultimo, un articolo con il quotidiano *Today* “*Il Sud in rete riparte con l'Europa: gli interventi del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 e il monitoraggio ambientale*”.

Prende parola l'**Arch. Riccardo Brugnoli**, in rappresentanza del MIC, per domandare il motivo per cui non sono state illustrati gli esiti del monitoraggio sulla componente “Paesaggio e Beni Culturali”, che hanno un rilievo fondamentale per le opere infrastrutturali. La *Task Force Ambiente* chiarisce che le componenti riportate nella presentazione sono state presentate a solo titolo esemplificativo senza un criterio di priorità e, dopo una conferma dell'Assistenza Tecnica dell'invio della presentazione definitiva del CdS, a valle della seduta del Comitato, si impegna ad integrare la presentazione con le *slides* relative alla componente “Paesaggio” precisando tuttavia che non vi è nessun contributo aggiuntivo rispetto a quanto già estesamente illustrato nell'ambito del Tavolo tecnico di monitoraggio ambientale del PON svoltosi a marzo.

## 5 Informativa sulla strategia di Comunicazione

L'**AdG** lascia la parola alla **dott.ssa Valentina Daneo** AT Comunicazione, che presenta le attività connesse alla Strategia di Comunicazione del PON leR 2014-2020.

Le attività sono state dense e interattive nel corso dell'annualità 2021, nonostante le complicazioni dovute alla pandemia Covid-19. Le attività hanno previsto una strategia integrata di modalità di comunicazione: *i)* multimedia; *ii)* canali *social*; *iii)* ufficio stampa; *iv)* relazioni

pubbliche; v) eventi; vi) azioni di sensibilizzazione; vii) pubblicazioni (quali info-grafiche) e viii) sito istituzionale del PON.

Elemento di notevole interesse è **la rispondenza alle iniziative interattive con il pubblico**, difatti sul portale del PON leR si continuano a registrare buone *performance*, confermando la presenza di picchi di visualizzazioni in corrispondenza di azioni di particolare interesse per l'utenza.

Nel 2021 i picchi (circa 90mila visualizzazioni) si sono verificati in occasione del *Contest Fotografico "Il mio territorio e le sue infrastrutture tra storia e futuro"* nell'ambito dell'azione di sensibilizzazione *"Il Sud in Rete con l'Europa Racconta con i tuoi occhi"*. Il tema dell'implementazione e dell'ammodernamento delle infrastrutture, in modo particolare nel Mezzogiorno, è sempre al centro del dibattito pubblico e dell'agenda politica e per tale motivo è stato chiesto ai partecipanti di scattare una foto che potesse dare risalto a questi aspetti, in grado di trasmettere un'esperienza, una sensazione, un ricordo, un sogno legato alle infrastrutture nei territori di Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. All'iniziativa hanno partecipato più di 120 "fotografi" -in due categorie "Over 25" e "Under 25" - e tra questi, sono stati selezionati 40 finalisti da una giuria formata da: la Task Force Ambiente, un fotografo professionista, il Team di Comunicazione del PON-IR. I vincitori (due per ciascuna categoria) sono stati decisi dal voto della rete. Inoltre, sono state assegnate due menzioni della giuria. Inoltre, il PON leR ha partecipato ad un evento digitale, nella cornice del FORUM PA 2021 il 23 giugno 2021, in cui è stata fornita una panoramica sui principali interventi e sulle azioni intraprese per la sostenibilità e la tutela dell'ambiente, nelle Regioni del Sud: interventi ferroviari della Rete TEN T; protocollo Envision sulla Frasso Telesino Vitulano; elementi di sostenibilità relativi al dragaggio; benefici apportati al settore logistico e dei trasporti dagli ITS.

È stato dedicato un *focus* al monitoraggio ambientale e al *report* realizzato dalla Task Force Ambiente, considerato come *Best Practice* dalla Commissione Europea, mediante l'applicazione di uno stand virtuale.

Infine, è stata realizzata una *App* "PON-IR L'Unione fa il Robot", ossia un'avventura grafica a fumetti destinata a un pubblico giovane, con lo scopo di invitare gli utenti a riflettere sui temi di mobilità e territorio risolvendo enigmi nelle 5 regioni oggetto degli interventi del PON percorrendo il corridoio Scandinavia-Mediterraneo.

## 6 Informativa sull'attività del Valutatore Indipendente

L'AdG passa la parola ai referenti del Servizio di Valutazione Indipendente.

Il **dott. Poleggi** avvia la discussione, illustrando come le attività valutative per l'anno 2021 si siano in gran parte concentrate inevitabilmente sugli effetti della crisi pandemica da Covid-19 nel PON leR 2014-2020, articolandosi lungo tre principali direttrici di analisi:

- i cambiamenti intervenuti nel quadro di programmazione nazionale sulla spinta delle iniziative europee di sostegno agli Stati membri, in primis attraverso il Next Generation EU e il Dispositivo per la ripresa e resilienza;
- le conseguenze sull'articolazione del PON attraverso le successive attività di riprogrammazione e lo stato di attuazione degli interventi
- l'impatto e gli scenari di breve e lungo periodo sul contesto macroeconomico di riferimento e in particolare sul comparto marittimo e della logistica.

In merito al **quadro di programmazione** pare opportuno partire dalla discontinuità che si è registrata nelle decisioni sul periodo di programmazione 2021-2027 che non vedranno più la presenza di un programma nazionale sulle infrastrutture, tale scelta è sicuramente da collegarsi almeno in parte alla principale novità rappresentata dal Programma Nazionale di Ripresa e Resilienza che a valere sulla missione 3 destina oltre 31 miliardi di risorse al comparto, oltre alle risorse presenti su altre Missioni ad esempio gli Investimenti relativi alle Zone Economiche Speciali (ZES) previsti nell'ambito della Missione 5 "Inclusione e Coesione".

Nonostante tali cambiamenti vi è una continuità strategica tra gli obiettivi del PON e le priorità di intervento del PNRR. Una continuità strategica che trova una sua declinazione anche in chiave operativa laddove alcuni interventi del Programma sono confluiti nel PNRR:

- **5 interventi ferroviari** (ammessi/valutati nell'ambito del PON leR) confluiti nel PNRR;
- **5 interventi portuali e di ultimo miglio** (ammessi/valutati nell'ambito del PON) confluiti nel PNRR e nel Fondo complementare;
- **7 interventi portuali e di ultimo miglio** istruiti nell'ambito delle Aree Logistiche Integrate confluiti nel PNRR e nel Fondo complementare.

**La seconda direttrice di analisi tratta le conseguenze sull'articolazione del PON e lo stato di attuazione**, ovvero sull'impatto nel biennio 2020-2021, che ha portato il PON leR a subire quattro successive attività di riprogrammazione, di cui tre operate in conseguenza dell'evento pandemico e delle relative misure di contrasto attivate:

- Decisione C(2020)6758 del 29 settembre 2020: riduzione della dotazione complessiva di circa 280 mln€, revisione dell'articolazione in Linee d'Azione e dei relativi *target*;
- Decisione C(2020)9311 del 15 dicembre 2020: ampliamento del perimetro d'azione per promuovere la capacità di risposta alla crisi sanitaria e innalzamento del tasso di cofinanziamento UE nel periodo luglio 2020 -giugno 2021;
- Decisione C(2021)5950 del 6 agosto 2021: inserimento di due nuovi Assi nel Programma a valere sul nuovo strumento REACT-EU 2020 a supporto di misure di riduzione delle perdite nella rete di distribuzione idrica del Mezzogiorno per un importo di circa 313 mln€.

Tali modifiche hanno generato un impatto sull'articolazione strategica del Programma, sulla dotazione delle Linee e sul quadro progettuale di riferimento. Con le due prese d'atto di agosto e settembre 2021 è stata attivata un'opera di razionalizzazione del quadro progettuale di riferimento, con la presenza di **76 interventi ammessi a finanziamento per un importo pari a circa 1,56 mld€**.

Tali revisioni hanno generato una **diminuzione del tasso di saturazione del costo ammesso sulla dotazione finanziaria** del PO, circa l'**82%** (rispetto al precedente *overbooking* 110% del Programma ante attività di programmazione). Per quanto concerne lo stato di avanzamento invece l'analisi, basata sui dati di monitoraggio e dunque su un universo ristretto a 65 interventi per 1,5 miliardi, restituisce un quadro procedurale maturo in cui solo una piccolissima quota di interventi circa il 4,5% dei costi (pari a circa 67 milioni) non è ancora in fase esecutiva. L'analisi ovviamente non tiene conto delle risorse REACT oggetto della recente decisione sul Programma.

Infine con riguardo agli effetti della pandemia sullo stato di attuazione è interessante esaminare gli esiti dell'attività di valutazione esperta dei dati di monitoraggio che sono condotti con cadenza semestrale dalla metà del 2019 e, in particolare, il criterio riguardante la presenza di scostamenti nelle previsioni di fine esecuzione. L'evoluzione dell'indice sintetico per linea d'azione mostra infatti *performance* più negative in relazione alle rilevazioni di giugno e dicembre 2020 mentre a giugno 2021 si notano complessivamente segnali più confortanti di assenza o minor presenza di scostamenti nelle previsioni attuative.

**La terza direttrice di analisi riguarda l'impatto e gli scenari di breve e lungo periodo sul comparto logistico.** Pertanto, **il dott. Poleggi passa la parola al dott. Percoco**, che spiega come in relazione al verificarsi della pandemia è emersa da subito l'opportunità di elaborare un approfondimento valutativo dedicato a una disamina sugli effetti di tale evento sul contesto di attuazione del Programma. Il perdurare della situazione di incertezza ha inoltre suggerito di focalizzare l'attenzione su due domande di valutazione:

- Quali sono stati i principali effetti del Covid-19 sul trasporto marittimo?
- Quali sono gli scenari attesi di breve e lungo periodo del trasporto marittimo in seguito agli effetti prodotti dall'emergenza sanitaria?

Per rispondere alle questioni valutative, il Valutatore ha condotto un'analisi *Delphi* (una tecnica strutturata, che consente l'interazione "indiretta" con esperti interrogati in *round* che si susseguono nel tempo) con un *panel* complessivo di **28 esperti**, 13 dei quali hanno risposto al questionario del 1° round. A partire dall'ipotesi della fine dell'emergenza al 31 dicembre 2021, sono stati proposti all'attenzione del *panel* di esperti **due scenari**: *i*) scenario I previsione al 2 trimestre del 2022; *ii*) Scenario II previsione a cinque anni dalla fine dell'emergenza (1 trimestre del 2027) rispetto ai quali gli esperti hanno espresso le proprie percezioni.

Tra i diversi elementi emersi nel corso dell'indagine, il 1° *round* ha evidenziato risultanze in negativo sul trasporto passeggeri:

- Nel 2020 il settore crocieristico ha registrato una drastica riduzione con cali di traffico nell'ordine del 90-95%, condizionata principalmente dalle chiusure di molti Paesi che si affacciano sul Mar Mediterraneo;
- Tutte le attività portuali connesse al traffico crocieristico hanno subito forti ridimensionamenti, con dirette conseguenze sui livelli occupazionali – sia del personale marittimo (*sea-based*) che di quello di ufficio (*land-based*) – e su tutto l'indotto (agenzie marittime, *tour operator*, fornitori di beni e servizi a bordo e a terra, attività economiche connesse al turismo, etc.);
- I traghetti e i servizi di corto raggio hanno visto il proprio traffico più che dimezzato.

Pertanto, la crisi determinata dalla pandemia sembra aver acuito fenomeni marittimi che già esistevano, seppur non in modo così esteso, quali i *blank sailings*, la *port congestion* e il *container shortage*. L'effetto domino innescato da questi tre fenomeni è stato uno straordinario innalzamento del prezzo dei noli.

Inoltre, le (parziali) riaperture avvenute dopo la prima ondata hanno fatto registrare una parziale ripresa delle movimentazioni complessive, trainate da un vero e proprio *boom* di domanda internazionale di materie prime e prodotti finiti.

Nel complesso, però, **i porti del Mezzogiorno hanno risentito in maniera minore della fase più acuta della crisi pandemica rispetto a quelli del Nord** anche grazie al ruolo del *transhipment* dell'*hub* di Gioia Tauro.

Nel breve periodo, gli strumenti regolatori più efficaci per il sostentamento delle attività economiche collegate al trasporto marittimo italiano, risultano quelli relativi al Quadro Temporaneo degli Aiuti di Stato per il Covid-19 nelle sue differenti declinazioni. Mentre nel medio periodo, gli esperti si trovano d'accordo sul fatto che gli strumenti fondamentali per la ripresa ed il rilancio dell'intero settore marittimo nazionale e del Mezzogiorno consistono nella pronta attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – sebbene non insista particolare sul settore porti e marittimo, oltre che nell'effettiva operatività delle Zone Economiche Speciali (ZES).

Il **dott. Percoco conclude l'intervento**, lanciando la proposta di una riforma del Sistema delle Autorità Portuali in commistione con nuove forme di partenariato pubblico-privato.

Sul punto, interviene il **dott. Cataneo**, ringraziando per gli spunti positivi e prospettici sul sistema portuale del meridione italiano. Lo stesso, si trova difatti concorde sul procedere quanto prima ad una riforma strutturale delle Autorità Portuali, favorendo il concreto sviluppo di dinamiche di partenariato pubblico-privato. Viene condivisa la riflessione circa una migliore

risposta del Nord Europa alla crisi per via di una forte digitalizzazione dei processi, invitando in merito il MIMS ad attivare azioni di supporto alla digitalizzazione e internazionalizzazione del Porto di Gioia Tauro, nonché quello di Corigliano Rossano.

Il **dott. Percoco**, risponde, affermando che il cambiamento del settore portuale è in mano primariamente alle imprese, che hanno bisogno di un necessario cambiamento, a partire dal ruolo delle lavoratrici femminili nel settore, ancora in percentuale ridotta rispetto alla Grecia e altri Paesi del Sud Europa. Il cambiamento dovrebbe puntare sui processi organizzativi e sui fattori abilitativi delle imprese e, al riguardo, la programmazione europea potrebbe fungere da volano.

## 7 Varie ed eventuali (Autorità di Audit)

L'AdG lascia la parola al **dott. Di Matteo** che **introduce l'intervento della dott.ssa De Sole**. in merito all'aggiornamento delle attività di Audit, quali quelle relative all'Audit di Sistema (ex art. 127 (1) del Reg. (UE) n. 1303/2013), all'Audit delle operazioni (ex art. 127 (1) del Reg. (UE) n. 1303/2013 e art. 27 del Reg. (UE) n. 480/2014) e all'Audit dei conti (ex art. 137 del Reg. (UE) n. 1303/2013, art. 29 del Reg. (UE) n. 480/2014 e art.7 e Allegato VII del Reg. (UE) n. 1011/2014).

Con riferimento al VI periodo contabile, ovvero dal 01.07.2019 al 30.06.2020, l'Audit di Sistema si è concluso positivamente. Difatti, l'Audit di Sistema per l'AdG si è concluso con la pubblicazione del Rapporto definitivo del 22.11.2021 con giudizio di categoria 2, mentre per quanto riguarda l'Audit di Sistema per l'AdC si è concluso con la pubblicazione del Rapporto definitivo del 15.01.2021 con giudizio categoria 1. Pertanto, anche la valutazione sull'affidabilità del sistema di gestione e controllo del Programma si è conclusa con giudizio di categoria 2.

Con riferimento al VII periodo contabile, ovvero dal 01.07.2020 al 30.06.2021, l'Audit di Sistema è stato avviato il 9 luglio 2021 e prevede la valutazione sul funzionamento di alcuni requisiti chiave (per l'AdG RC 1 – 2 – 4 – 5 e per l'AdC RC 9 – 13). La dott.ssa De Sole chiarisce che verrà utilizzato come test di conformità le occorrenze, ovvero le operazioni campionate nell'ambito degli audit delle operazioni.

Riguardo le operazioni di verifica nel VI periodo contabile, l'Audit sulle operazioni è stato effettuato su 5 operazioni selezionate con estrazione casuale (per un totale di 156,9 M€ pari a 91,7% della spesa certificata). La dott.ssa De Sole specifica che sull'Asse I sono state campionate le seguenti operazioni:

- (RFI) Itinerario NA-BA, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello;
- (RFI) Itinerario NA-BA, Raddoppio tratta Cancello-Benevento, Primo lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino;
- (RFI) Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto - Ogliastrillo;
- Velocizzazione Catania-Siracusa – Tratta Bicocca-Targia.

Mentre sull' Asse II è stato campionato il progetto del Porto di Napoli - Escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli, con deposito in cassa di colmata della darsena di Levante dei materiali dragati (I stralcio)

L'Audit delle operazioni si concluso positivamente il 02.12.2020, rilevando però spesa irregolare pari ad euro 2.003,19 (un valore che incide lievemente sugli indici TET= 0,00142% e TETR = 0,00025%).

Proseguendo con la disamina delle attività, la dott.ssa De Sole spiega che l'Audit delle operazioni per il VII periodo contabile, si sostanzia in un campionamento multi-periodo in due fasi, con riferimento alle spese certificate nei 2 semestri del VII periodo contabile (01/07/2020 – 30/06/2021). Il campione fase 1 è stato estratto a febbraio 2021 con metodologia casuale e prevede l'Audit su 4 operazioni per un totale di 91,3 M€ pari a 64,6% della spesa certificata, mentre il campione fase 2 è stato estratto a settembre 2021 con metodologia casuale e prevede l'Audit su 2 operazioni per un totale di 19,8 M€ pari a 68,1% della spesa certificata. Il primo campione risultano 3 operazioni concluse su 4, mentre nel secondo sono ancora tutte operazioni in corso di accertamento.

La dott.ssa De Sole ritiene fondamentale soffermarsi sulle attività in corso, relativamente alle interlocuzioni tra l'AdA e la CE, poiché tali scambi vertono principalmente sulla tematica afferente ai subappalti, ovvero ai rilievi effettuati dalla CE in merito al mancato corretto recepimento delle direttive europee (2004 e 2014) sulla normativa nazionale relativa agli appalti pubblici (D.lgs. 50/2016 e D.lgs. 163/2006), che limitano i subappalti alla percentuale massima del 30% rispetto all'importo totale del contratto di appalto. La CE ha richiesto allo Stato Membro di applicare una rettifica finanziaria del 5% nei casi in cui nella documentazione di gara è prevista una clausola generale alla limitazione del subappalto (Decisione CE C (2019) 3452 *final*). Allo stato attuale, sono in corso interlocuzioni tra lo Stato membro e la CE, in quanto lo Stato Membro è in disaccordo nell'applicazione della rettifica finanziaria in mancanza di un solido fondamento giuridico, coerentemente con il parere concorde da parte dell'Avvocatura Generale dello Stato.

Il PON leR 2014-2020 si trova particolarmente esposto su questa tematica, per cui le Autorità del Programma hanno deciso di intraprendere ulteriori approfondimenti suppletivi da fornire alla CE, per dimostrare la non applicabilità di questa richiesta.

Sempre in tale ottica, con riferimento l'Audit della Commissione europea sulle spese certificate nel periodo contabile 1/7/2018-30/6/2019 (Ref. Ares (2020)2347668 - 04/05/2020), la CE ha svolto a giugno 2020 un *re-performance* degli audit di 6 operazioni controllate dall'AdA. Conseguentemente con il Rapporto di audit Ares (2021)3397737 del 21.05.2021 – i Servizi della CE hanno evidenziato rilievi su 5 operazioni, tutti relativi alla tematica del subappalto.

In merito, l'AdA ha svolto un'attività suppletiva, con supporto dell'AdG e dei Beneficiari coinvolti, rispondendo con la posizione dell'Autorità di Audit e le controdeduzioni in merito ai rilievi (prot.

0008770 del 09.07.2021) al fine di dimostrare la non persistenza della clausola di “non genericità” con elementi dimostrativi specifici.

In conclusione, gli esiti della CE alle contro-deduzioni inviate dall’AdA sono stati trasmessi con Rapporto di audit - Ref. Ares (2021)6168523 - 11/10/2021 – con la quale la CE ha accolto la posizione dell’AdA in merito alla dimostrazione della persistenza della clausola di “non genericità” su 3 operazioni oggetto di controllo delle procedure d’appalto.

Pertanto, le interlocuzioni e l’attività suppletiva svolte dall’AdA hanno permesso di mettere in sicurezza le spese certificate sulle operazioni controllate.

## 8 Conclusione

Esauriti i punti all’OdG l’Autorità di Gestione del PON (arch. Donato Lamacchia), in assenza di ulteriori richieste di chiarimenti o punti di attenzione, conclude i lavori del CdS alle ore 12:30 ringrazia e saluta i partecipanti.

### **Allegati:**

- *Presentazione “Seduta del Comitato di Sorveglianza del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 del 27 ottobre 2021*