

SERVIZIO DI VALUTAZIONE INDIPENDENTE DEL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014/2020

NOTA DI FOLLOW-UP AL RAPPORTO ANNUALE DI VALUTAZIONE 2019

Indice

1. Executive summary	2
2. Le evoluzioni nel contesto macroeconomico	3
2.1 Il doppio divario del Mezzogiorno	3
2.2 Dinamiche del settore dei trasporti	4
3. Il quadro progettuale di riferimento	7
3.1 Il processo di selezione degli interventi	7
3.2 Le Aree Logistiche Integrate	8
4. Sorveglianza sull'attuazione e affidabilità dei dati	11
4.1 L'analisi esperta dei dati di monitoraggio	11
4.2 L'analisi di rischio sul sistema di indicatori del Programma	15

1. Executive summary

La presente Nota è stata elaborata in coerenza con quanto previsto all'interno del Disegno di Valutazione in merito all'opportunità di prevedere un momento di follow-up sulle raccomandazioni formulate all'interno del Rapporto Annuale di Valutazione (RAV), da svolgersi indicativamente a metà del periodo che intercorre tra il rilascio di due successivi Rapporti annuali.

La Nota è finalizzata a evidenziare i progressi o il permanere di criticità in merito ai principali elementi evidenziati nel Rapporto e si propone quale momento periodico di confronto con l'Amministrazione anche per alimentare il processo di individuazione di ulteriori aspetti da sottoporre ad approfondimento valutativo, così come la stesura di specifici supporti volti a migliorare il processo di implementazione.

In quest'ottica e al fine di agevolare il confronto, la Nota assume un carattere sintetico e si focalizza pertanto su un numero limitato di aspetti che, con riferimento al Rapporto Annuale 2019, sono stati individuati nell'evoluzione del contesto di riferimento, nei progressi riguardanti il processo di selezione degli interventi e il consolidamento del quadro progettuale e negli strumenti volti a supportare la sorveglianza sull'attuazione degli interventi e il miglioramento nell'affidabilità dei dati di monitoraggio.

In merito alla disponibilità di nuovi dati riguardanti l'evoluzione del contesto macroeconomico e di settore in cui si attua il Programma, nella Nota si fa principalmente riferimento a quanto contenuto nelle Anticipazioni del Rapporto SVIMEZ 2019¹ e, in particolare, all'illustrazione dell'andamento di alcune principali variabili a conferma di un "doppio divario" nello sviluppo dell'Italia rispetto alla media europea e del Mezzogiorno rispetto alle altre macroaree del Paese.

I dati a bilancio del 2018 e le previsioni per il biennio 2019-2020 confermano quanto già restituito all'interno del Rapporto Annuale di Valutazione in merito a un aggravarsi della condizione di ritardo nello sviluppo su cui il PON intende agire e prefigurando l'affacciarsi di nuovi fenomeni recessivi. Tale situazione trova conferme non solo rispetto alla situazione economica generale, ma anche con specifico riferimento al settore dei trasporti.

La situazione di debole crescita dei flussi di traffico illustrata nel RAV 2019, caratterizzata anch'essa dalla presenza di divari tra le diverse aree, trova riscontri nei più recenti dati dell'Osservatorio Congiunturale Trasporti (Ufficio Studi Confcommercio) e della Nota Congiunturale sul Trasporto Merci elaborata dal Centro Studi Confetra per il periodo di osservazione gennaio – giugno 2019.

La Nota illustra poi le evoluzioni intervenute sui due ambiti di maggiore attenzione per il Rapporto Annuale 2019: i progressi nel processo di selezione degli interventi e la sorveglianza sull'attuazione fisica, procedurale e finanziaria. Riguardo al primo aspetto nel semestre successivo all'elaborazione del Rapporto sono stati conseguiti significativi risultati. In virtù del completamento della prima fase di attività delle Aree Logistiche Integrate, il rapporto tra costi ammessi e dotazione dell'Asse II ha registrato una crescita più che doppia, portandosi a circa l'85% e facendo salire il dato complessivo di Programma a circa l'87%. Ulteriori progressi verso la completa saturazione del budget del PON potrebbero inoltre provenire a seguito degli esiti dell'Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la formulazione di proposte progettuali a valere sulla Linea di Intervento II.2.2, scaduto a fine settembre, e delle attività di riprogrammazione attualmente in fase di formalizzazione.

La Nota infine restituisce gli esiti di due supporti valutativi attivati a supporto del rafforzamento della capacità previsionale, della sorveglianza sull'attuazione degli interventi e del miglioramento della qualità dei dati di monitoraggio. In relazione a tale aspetto si registra l'accoglimento della proposta di prevedere un'occasione periodica semestrale di analisi esperta dei dati di monitoraggio, di cui è stata svolta una prima attività a giugno 2019, e lo svolgimento di un'analisi di rischio sul sistema degli indicatori del Programma, anche alla luce delle indicazioni della Commissione Europea. Dagli esiti di entrambe le attività valutative emerge la necessità di rafforzare le azioni volte al consolidamento dei dati sulle previsioni di spesa. Sia per quanto riguarda l'analisi esperta, sia con riferimento all'analisi di rischio, infatti, gli elementi di criticità emersi si concentrano in prevalenza sui criteri che attengono a tale tipologia di dato.

¹ Nel Rapporto presentato il 4 novembre vengono confermate le analisi contenute nelle Anticipazioni e diffuse ad agosto 2019.

2. Le evoluzioni nel contesto macroeconomico

2.1 Il doppio divario del Mezzogiorno

Il Rapporto Annuale di Valutazione 2019, nella sezione dedicata all'analisi delle evoluzioni intervenute nel contesto di attuazione del Programma, delineava un quadro di rallentamento delle principali variabili macroeconomiche, soprattutto per il Mezzogiorno, con la probabile necessità di rivedere al ribasso le stime di crescita allora disponibili. Tale previsione sembra effettivamente essersi concretizzata nella direzione un ri-allargamento di quello che nelle anticipazioni del Rapporto SVIMEZ 2019² viene definito come un "doppio divario", ovvero dell'Italia rispetto all'Unione Europea e del Mezzogiorno rispetto al Centro Nord.

Il doppio divario interessa tutte le principali variabili macroeconomiche a partire dal tasso di crescita del PIL che, a eccezione del dato del 2015 fortemente influenzato dalla chiusura del periodo di programmazione 2007-2013, mostra un costante riproporsi, pur con diversa intensità, delle differenze nella crescita tra le macro aree del Paese e nei confronti del dato medio europeo e degli altri Stati membri. Nel 2018, in particolare, si è registrata una crescita del PIL nazionale e del Centro Nord pari allo 0,9% a fronte di un dato medio europeo pari al 2% e del Mezzogiorno fermo allo 0,6%. Nel confronto con i dati del 2008, il PIL del Centro Nord si mostra prossimo a raggiungere livelli di crescita pre-crisi o, comunque, non drammaticamente lontano come il Mezzogiorno, dove il divario supera ancora i 10 punti percentuali.

Tassi di crescita annuali e cumulati del PIL in termini reali (%)

Paesi	2008-2014	2015	2016	2017	2018	2015-2018	2008-2018
Mezzogiorno	-13,2	1,5	0,2	1,0	0,6	3,3	-10,4
Centro-Nord	-7,1	0,8	1,4	1,9	0,9	5,1	-2,4
Italia	-8,5	0,9	1,1	1,7	0,9	4,7	-4,3
Unione Europea (Composizione corrente)	1,5	2,3	2,0	2,5	2,0	9,1	10,8
Germania	6,2	1,7	2,2	2,2	1,4	7,8	14,5
Spagna	-6,6	3,6	3,2	3,0	2,6	13,0	5,5
Francia	3,3	1,1	1,1	2,3	1,7	6,3	9,9
Grecia	-26,0	-0,4	-0,2	1,5	1,9	2,8	-23,9

Fonte: SVIMEZ, 2019

Tale risultato è fortemente influenzato dall'andamento dei consumi (nel 2018 +0,2 nel Mezzogiorno e +0,7 nel Centro Nord), dove il confronto con il 2008 vede registrare una contrazione del 9% per il Sud mentre nelle altre macro aree è stato superato il dato pre-crisi (+0,9). L'andamento del PIL, inoltre, mostra forti caratteri di disomogeneità tra le diverse Regioni del Mezzogiorno, laddove, tra le aree interessate dal Programma, solo Puglia e Basilicata mostrano un dato migliore del dato medio del Sud Italia nel confronto 2008-2018.

Variazione del PIL nelle regioni italiane nel periodo 2008-2018 (tassi medi annui di var. e cum. %)

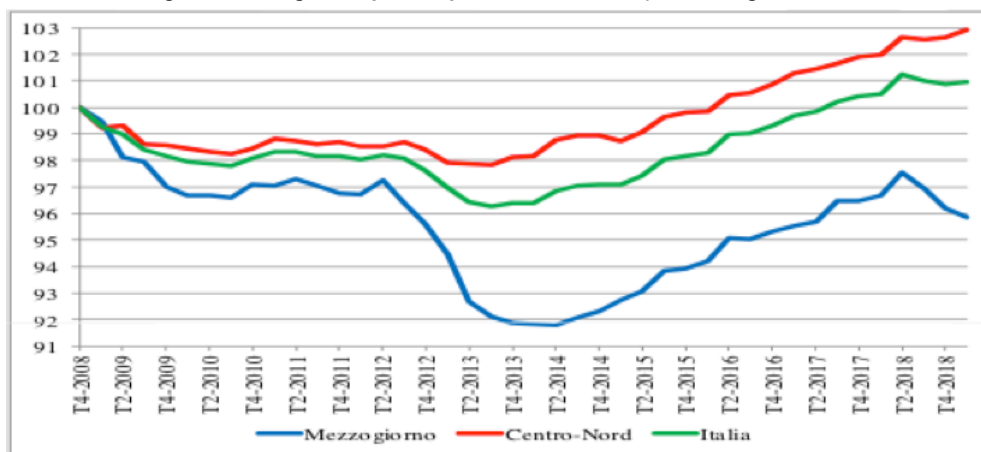
	2008-2014	2017	2018	2015-2018	2008-2018
Abruzzo	-7,2	0,3	1,7	2,2	-5,1
Molise	-21,5	-1,0	1,0	1,6	-20,3
Campania	-15,2	1,8	0,0	4,1	-11,7
Puglia	-10,7	1,2	1,3	4,5	-6,7
Basilicata	-10,6	-0,1	1,0	11,4	-0,4
Calabria	-14,1	2,0	-0,3	2,1	-12,3
Sicilia	-15,0	-0,3	0,5	1,2	-13,9
Sardegna	-11,4	1,8	1,2	3,2	-8,6
Mezzogiorno	-13,2	1,0	0,6	3,3	-10,4
Centro - Nord	-7,1	1,9	0,9	5,1	-2,4
Italia	-8,5	1,7	0,9	4,7	-4,3

Fonte: SVIMEZ, 2019

² SVIMEZ, Anticipazioni del Rapporto SVIMEZ 2019 su "L'economia e la società del Mezzogiorno", agosto 2019.

La divergenza è ancora più marcata con riferimento al dato occupazionale in termini, sia quantitativi, sia qualitativi. Le stime riguardanti gli ultimi due trimestri del 2018 e il primo del 2019 registrano una significativa inversione di tendenza nel dato meridionale con un calo pari al 1,7% a fronte di un + 0,3% del Centro Nord. La medesima tendenza si registra nello stesso periodo con riferimento alla qualità del dato occupazionale, dove al Centro Nord cresce il tempo indeterminato (+0,5%) e calano gli occupati a tempo determinato (-1,1%), mentre nel Mezzogiorno si assiste a una dinamica inversa, rispettivamente - 2,3% e +2,1%.

Andamento congiunturale degli occupati nel periodo 2008- 2019 (dati destagionalizzati T4 2008 =100)



Fonte: SVIMEZ, 2019

Il divario, sempre sulla base delle stime SVIMEZ, sembra dover proseguire anche nell'immediato futuro laddove le previsioni sull'andamento delle principali variabili macroeconomiche evidenziano caratteri di debole crescita al Centro Nord e l'affacciarsi di fenomeni recessivi nel Mezzogiorno.

Previsioni per alcune variabili macroeconomiche, circoscrizioni e Italia, variazioni %

	2018	2019	2020
Mezzogiorno			
PIL	0,6	-0,3	0,4
Occupazione totale (unità di lavoro)	0,7	-0,2	0,3
Centro-Nord			
PIL	0,9	0,3	0,9
Occupazione totale (unità di lavoro)	0,9	0,1	0,4
Italia			
PIL	0,9	0,1	0,8
Occupazione totale (unità di lavoro)	0,9	0,0	0,3

Fonte: SVIMEZ, 2019

2.2 Dinamiche del settore dei trasporti

Anche per quanto riguarda le dinamiche evolutive nel settore dei trasporti, le analisi contenute nel Rapporto Annuale di Valutazione 2019 contribuivano a evidenziare come il divario complessivamente richiamato si traducesse in dati di traffico caratterizzati da profonde divergenze nelle diverse aree del Paese.

In tal senso, risultano esemplificative le valutazioni condotte in approfondimento alle dinamiche del settore marittimo. L'analisi, in ottica di benchmark, sui traffici dei porti del Centro-Nord aveva infatti evidenziato come le quantità movimentate fossero maggiori e i tassi di crescita più rilevanti nel breve periodo (2015/2018) per tutti e i settori considerati rispetto ai porti del

Sud Italia. Il comparto Ro-Ro evidenziava, in particolare, un +9,5% al Sud confrontato con un +19,8% al Centro-Nord; le rinfuse solide vedevano un drastico calo, -27% al Sud e un aumento del 5,6% nel Centro-Nord d'Italia e, infine, i container segnavano un +1,2% al Sud e una crescita del 12,44% al centro Nord.

Gli ultimi dati disponibili³ evidenziano come le condizioni di generale rallentamento della crescita abbiano importanti ricadute anche nel settore dei trasporti. L'andamento nelle stime degli indici di volume dei trasporti aggiornato al primo semestre del 2019 denotano un quadro di decisiva frenata per le merci, con una crescita tendenziale dello 0,5% e una crescita del 4% per i passeggeri, imputata tuttavia alla sola tenuta del comparto turistico.

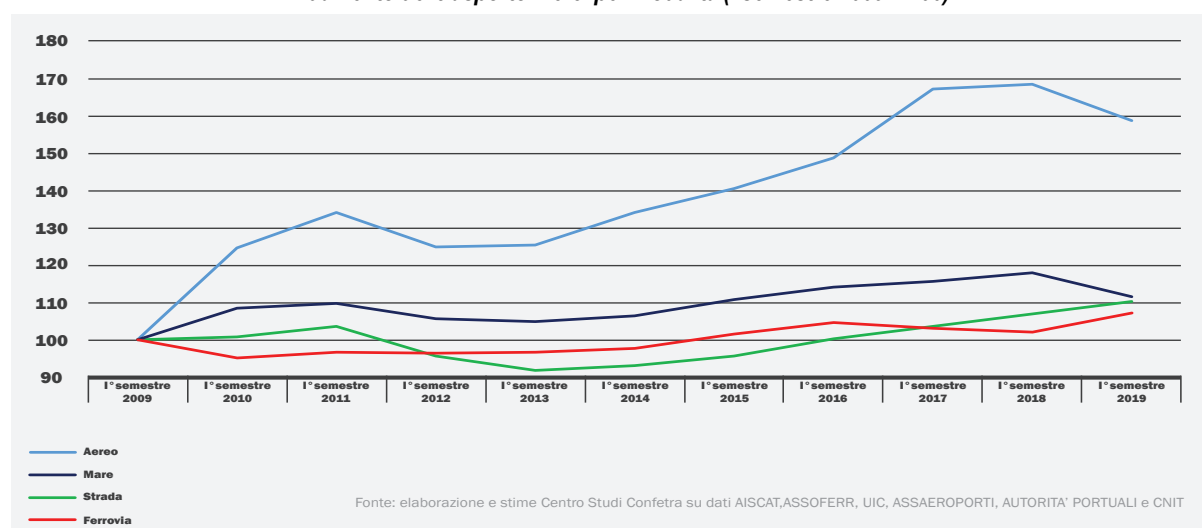
Variazioni tendenziali nel volume dei trasporti passeggeri e merci per modalità⁴

var. % tendenziali				
PASSEGGERI				
Modalità	2016	2017	2018	Isem2019
Strada	6,3	1,8	-0,1	1,2
Ferro	0,4	3,5	4,4	8,9
Mare	2,9	-5,4	15,5	5,7
Aereo	3,6	6,5	5,9	4,9
ITC passeggeri	3,3	3,7	2,9	4,0
MERCİ				
Modalità	2016	2017	2018	Isem2019
Strada	3,8	3,3	2,3	2,6
Ferro	8,4	11,5	-1,1	-4,1
Mare	3,6	1,0	-0,2	-2,2
Aereo	5,9	9,2	0,0	-5,3
ITC merci	4,1	3,5	1,2	0,5

Fonte: Confcommercio, 2019

A fronte del dato complessivo nazionale, la nota di Confcommercio rimarca l'esistenza del divario tra le macroaree del Paese soprattutto con riferimento al traffico merci, richiamando per il settore marittimo nel Mezzogiorno un dato a consuntivo per il 2018 di riduzione di 9 punti percentuali nel volume di merci movimentate rispetto al 2017, che fa seguito a una perdita più contenuta di un punto e mezzo tra il 2017 e il 2016.

Andamento del trasporto merci per modalità (I semestre 2009 = 100)



Fonte: Confetra, 2019

³ Si fa, nel seguito, riferimento alle analisi contenute nella nota dell'Osservatorio Congiunturale Trasporti (Ufficio Studi Confcommercio) del Luglio 2019.

⁴ L'ITC è l'Indicatore Trasporti Confcommercio, un indice sviluppato dall'Osservatorio al fine di fornire un indice aggregato per quattro modalità di trasporto considerate.

Negativi sono, nel complesso, anche i recentissimi dati offerti dalla Nota Congiunturale sul Trasporto Merci elaborata dal Centro Studi Confetra per il periodo di osservazione gennaio – giugno 2019 se confrontati con il medesimo periodo dell'annualità precedente.

A fronte di una tenuta del traffico stradale nazionale (+2,3%) e di una ripresa del trasporto ferroviario (+5,0% treni/km), si registra una pesante flessione del trasporto aereo (-5,8% in tonnellate) e un trend negativo per il comparto marittimo. In questo settore l'unico dato positivo è rappresentato dal trasporto containerizzato di destinazione finale, con un dato in crescita del 4,3% (tuttavia inferiore al +4,8% dell'anno precedente) mentre registrano una flessione il traffico RO-RO (-4,6%), le Rinfuse liquide (-7,6%), le Rinfuse solide (-2,3%) e il traffico di transhipment (-6,5%).

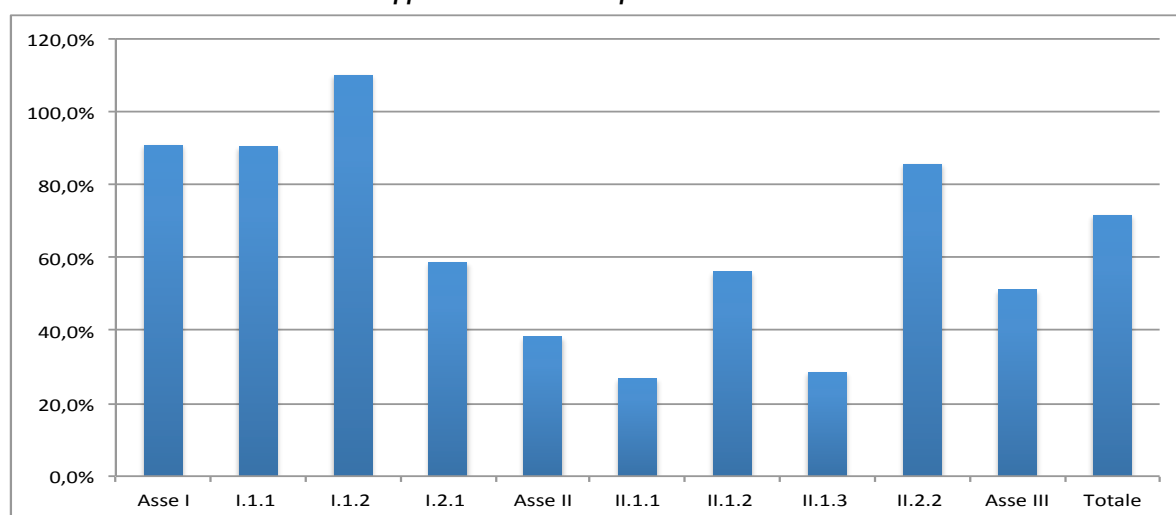
3. Il quadro progettuale di riferimento

3.1 Il processo di selezione degli interventi

Nel Rapporto Annuale di Valutazione 2019 è stata dettagliatamente analizzata la situazione sullo stato di avanzamento del Programma sulla base dei dati di monitoraggio ad aprile. Le analisi, in particolare, hanno evidenziato un rallentamento dell'attività di selezione, almeno sotto il profilo formale, e una situazione in termini di costi ammessi in rapporto alla dotazione sostanzialmente immutata rispetto alla chiusura della precedente annualità.

In termini numerici il quadro allora fotografato vedeva un costo degli interventi ammessi a finanziamento pari al 71,6% della dotazione complessiva del Programma. L'analisi per Asse e Linea d'Azione restituiva un buon livello di completamento dell'Asse I (90,9%), determinato dalle Linee dedicate ai progetti ferroviari, con la Linea I.2.1 attestata su circa il 60% dei costi ammessi in rapporto alla sua dotazione. Alle lentezze evidenziate nella descrizione del processo di selezione corrispondeva una situazione ancora non consolidata per l'Asse II che si poneva a circa il 40%, con buone performance della Linea II.2.2 e in misura minore della Linea II.1.2. Le restanti Linee presentavano invece un livello di saturazione della dotazione inferiore al 30%.

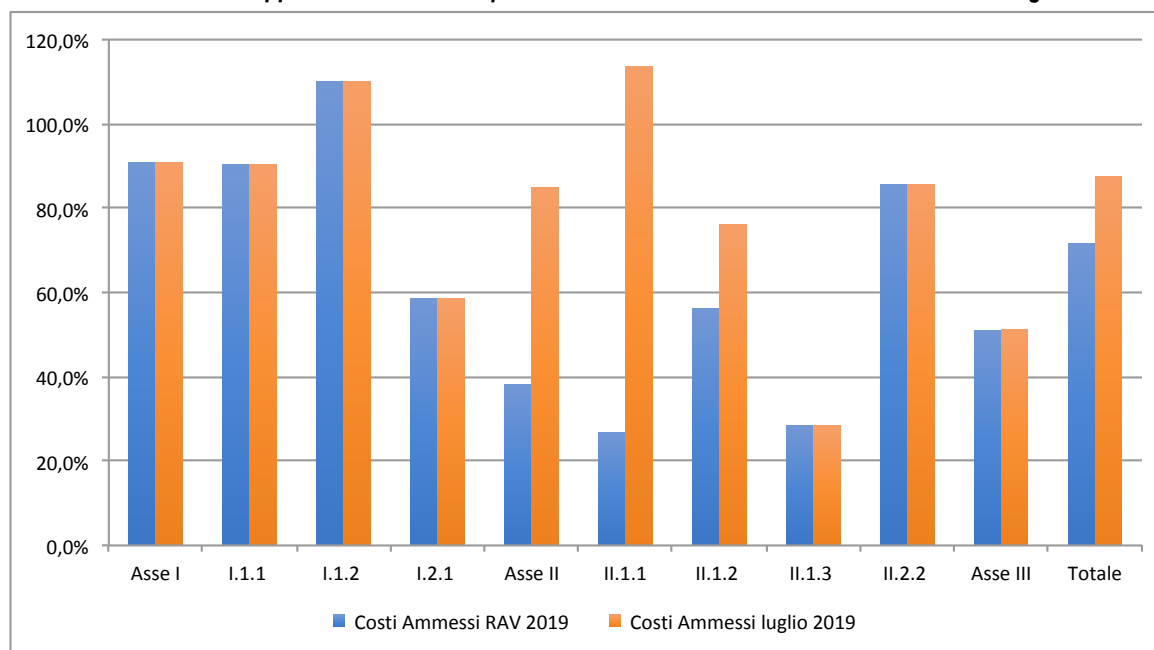
Costi ammessi in rapporto alla dotazione per Asse e Linea d'Azione – RAV 2019



Elaborazione su dati sistema di monitoraggio

Sotto questo profilo, a sei mesi di distanza dalle analisi, la situazione registra segnali di sensibile miglioramento. Il processo di selezione degli interventi ha infatti subito un'accelerazione a seguito delle ammissioni a finanziamento degli interventi licenziati nell'ambito delle successive sedute del Tavolo Centrale ALI che, come descritto nel seguito, tra gennaio e luglio 2019 ha preso in esame le progettualità di tutte e cinque le Aree Logistiche Integrate.

A seguito di tali attività e della loro formalizzazione attraverso la Presa d'Atto del 19 luglio 2019, il numero degli interventi complessivamente ammessi a finanziamento a valere sul PON è salito a 71, per un ammontare di costi di poco superiore a 1,6 miliardi di euro pari a circa l'87% della dotazione del Programma. Come illustrato nel grafico successivo, la crescita nel rapporto tra dotazione e costi ammessi, pari a circa 15 punti percentuali rispetto a quanto registrato nel Rapporto Annuale, è concentrata nell'Asse II che raggiunge un livello di saturazione pari a circa l'85% più che raddoppiato rispetto al dato precedente di poco superiore al 38%. Con una crescita di oltre 85 punti percentuali, la Linea d'Azione II.1.1 dedicata agli interventi sulle infrastrutture portuali ha così raggiunto una condizione di *overbooking* (circa il 113% rispetto alla dotazione), mentre il rapporto tra dotazione e costi ammessi della Linea II.1.2 è cresciuto di circa 20 punti, dal 56% al 76%.

Costi ammessi in rapporto alla dotazione per Asse e Linea d'Azione: confronto RAV 2019 – luglio 2019

Elaborazione su dati sistema di monitoraggio

3.2 Le Aree Logistiche Integrate

Il consolidamento del quadro progettuale di riferimento del Programma, come detto, ha beneficiato delle attività condotte in seno al meccanismo partenariale delle Aree Logistiche Integrate che, nell'estate del 2019 è giunto alla conclusione di una prima fase di implementazione. A seguito della lunga fase istruttoria che ha fatto seguito alla prima seduta del Tavolo Centrale di Coordinamento del luglio 2018, infatti, nella prima metà dell'anno si sono svolte tre successive sedute finalizzate all'esame delle progettualità emerse in sede locale nei cinque Tavoli ALI. Nel dettaglio le convocazioni del Tavolo hanno interessato:

- il 31/01/2019 le ALI Pugliese-Lucana e della Sicilia Occidentale;
- il 17/04/2019 le ALI Campania e del Quadrante Sud Orientale della Sicilia;
- il 18/07/2019 l'ALI di Gioia Tauro.

Le tabelle successive riportano il riepilogo degli interventi che, a seguito delle istruttorie sono stati considerati "maturi" per una loro ammissione al finanziamento PON I&R 2014-2020. Sono inoltre riportati anche gli interventi potenzialmente finanziabili dal Programma Operativo ma che sono subordinati alla richiesta di approfondimenti e/o al completamento dell'iter procedurale in corso e quindi classificati come "non maturi".

In questa sede gli interventi presenti nelle tabelle di riepilogo delle Note di Sintesi delle istruttorie progettuali condotte sono stati ricondotti a due categorie tematiche:

1. collegamento, raccordo, adeguamento e potenziamento stradale e ferroviario delle aree portuali e retroportuali. Vi rientrano tutti quegli interventi che concorrono al rafforzamento dei collegamenti dei nodi strategici della rete TEN-T.
2. Riqualificazione, potenziamento, adeguamento infrastrutture portuali. Comprendono tutti gli interventi infrastrutturali, di accesso e di dragaggio delle aree portuali.

Tavolo Centrale di Coordinamento del 31/01/2019

ALI	Categoria di interventi	Maturi PON I&R		Non Maturi PON I&R	
		Numero	Importo (M €)	Numero	Importo (M €)
ALI Pugliese-Lucana	Collegamento, raccordo, adeguamento e potenziamento stradale e ferroviario delle aree portuali e retro portuali (Trasporti multimodali)	4	56	2	63,29 (*)
	Riqualificazione, potenziamento, adeguamento infrastrutture portuali	4	65,8	2	67
ALI-Sicilia Occidentale	Riqualificazione, potenziamento, adeguamento infrastrutture portuali	3	94,3	1	20(**)

Fonte: elaborazione su dati note di sintesi tavoli centrali di coordinamento ALI

(*) gli interventi che ricadono in tale categoria sono: progetto nodo intermodale di RFI nell'area di Bari Lamasinata che è coperto da Fondi PAC/MIT (L.296/2006)/RFI ma ci potrebbe essere la possibilità anche del futuro finanziamento da parte del PON&IR; progetto Regione Basilicata - Centro intermodale Ferrandina che prevede il coinvolgimento di altre fonti finanziarie oltre al PON: CSI, POR.

(**) il progetto Porto di Trapani: lavori di dragaggio e ripristino dei fondali a quota -12 s.l.m. appare finanziabile soprattutto dalle leggi di settore e dal PAC mentre resta da approfondire l'ammissibilità a finanziamento a valere sul PON&IR

Tavolo Centrale di Coordinamento del 17/04/2019

ALI	Categoria di interventi	Maturi PON I&R		Non Maturi PON I&R	
		Numero	Importo (M€)	Numero	Importo (M€)
ALI Campania	Collegamento, raccordo, adeguamento e potenziamento stradale e ferroviario delle aree portuali e retro portuali (Trasporti multimodali)	2	28,5		
	Riqualificazione, potenziamento, adeguamento infrastrutture portuali	3	74,7	2	nd
ALI Quadrante Sud Orientale della Sicilia	Collegamento, raccordo, adeguamento e potenziamento stradale e ferroviario delle aree portuali e retro portuali (Trasporti multimodali)	3	27,6	1	13,3
	Riqualificazione, potenziamento, adeguamento infrastrutture portuali	1	12	5	75,35

Fonte: elaborazione su dati note di sintesi tavoli centrali di coordinamento ALI

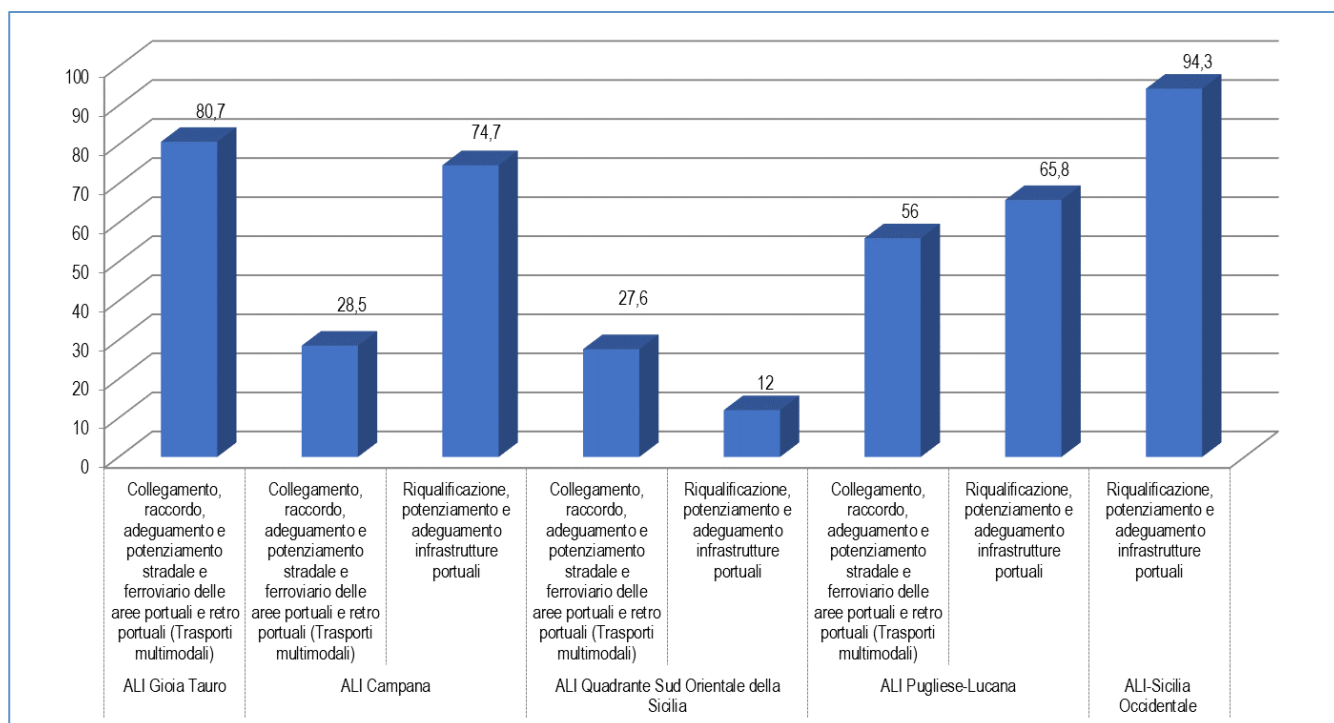
Tavolo Centrale di Coordinamento del 18/07/2019

ALI	Categoria di interventi	Maturi PON I&R		Non Maturi PON I&R	
		Numero	Importo (M€)	Numero	Importo (M€)
ALI Gioia Tauro	Collegamento, raccordo, adeguamento e potenziamento stradale e ferroviario delle aree portuali e retro portuali (Trasporti multimodali)	4	80,7	5	27,6
	Riqualificazione, potenziamento, adeguamento infrastrutture portuali	-	-	1	10

Fonte: elaborazione su dati note di sintesi tavoli centrali di coordinamento ALI

Nel seguente grafico viene proposta una rappresentazione degli interventi complessivamente giudicati maturi e finanziabili a valere sul PON suddivisi per ALI e per tipologia di intervento.

Progettualità “mature” per categoria di intervento e per ALI (Valore assoluto in M€)



Fonte: elaborazione su dati note di sintesi tavoli centrali di coordinamento ALI

Con la Presa d'atto dell'Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti del 17 luglio 2019 dei 24⁵ interventi approvati in seno alle diverse sedute del Tavolo, sono stati ammessi al finanziamento 14 interventi per un totale di 196,7 M€, di cui 4 interventi per l'ALI Campania (101,2 M€), 4 interventi per l'ALI Quadrante Sud Orientale della Sicilia (39,6 M€), 3 interventi per l'ALI Pugliese-Lucana (55,9 M€) ed infine 3 interventi per l'ALI Sicilia Occidentale (94,3 M€).

⁵ In questa sede tra i 29 interventi approvati dai Tavoli di coordinamento sono stati considerati solo quelli ammissibili al PON I&R e non anche quelli finanziabili a valere su altre fonti di finanziamento

4. Sorveglianza sull'attuazione e affidabilità dei dati

4.1 L'analisi esperta dei dati di monitoraggio

La principale raccomandazione veicolata dal Rapporto Annuale di Valutazione 2019 riguardava, oltre che un incisivo sforzo nel pervenire in tempi rapidi a una completa definizione del quadro progettuale, l'opportunità di rafforzare gli strumenti a disposizione dell'Autorità di Gestione nel monitorare l'implementazione dei progetti già ammessi e soprattutto nel valutare l'affidabilità e precisione delle previsioni formulate.

In quest'ottica era già stata sperimentata un'attività valutativa tesa a replicare e affinare alcuni modelli elaborati nel precedente periodo di programmazione e finalizzata a un rafforzamento amministrativo in termini di aumento della capacità previsionale sull'attuazione fisica e procedurale degli interventi e sul conseguimento degli obiettivi di spesa. Alla luce degli esiti della sperimentazione, in condivisione con l'Autorità di Gestione del PON, si è individuata l'opportunità di valorizzare l'attività svolta, trasformandola in un'occasione strutturata e periodica di sorveglianza sull'implementazione degli interventi e del Programma nel suo complesso. L'attività persegue molteplici finalità tra cui principalmente:

- proporre con cadenza periodica, indicativamente semestrale, un'analisi sintetica sul livello di conseguimento degli obiettivi di attuazione fisica, procedurale e finanziaria a scala di intervento, Linea d'Azione e Programma che possa essere posta a base di eventuali decisioni di carattere programmatico o ri-programmatico;
- favorire la condivisione delle informazioni tra i soggetti più direttamente coinvolti nella gestione e sorveglianza del Programma, in primo luogo tra i Responsabili di Linea d'Azione e tra essi e l'Autorità di Gestione, focalizzando l'attenzione su criticità esplicitamente emerse o su situazioni potenzialmente problematiche verso cui indirizzare un monitoraggio più serrato;
- valorizzare il patrimonio informativo rappresentato dai dati contenuti nel sistema informativo di monitoraggio attraverso una lettura comparata in termini, sia temporali, sia con riferimento alle diverse tipologie di dato rilevate;
- individuare eventuali ambiti di miglioramento riguardanti la rilevazione e restituzione dei dati di monitoraggio relativamente sia al sistema nel suo complesso, sia alla completezza e affidabilità delle informazioni fornite dai Beneficiari. Ciò anche al fine di contribuire a rispondere ad alcune delle indicazioni formulate dalla Commissione Europea in esito all'audit sul funzionamento dei sistemi di gestione e controllo e sull'affidabilità dei dati di performance, svoltosi nel novembre 2018.

Rispetto a quanto sviluppato nell'ambito del primo approfondimento, il modello valutativo è stato ulteriormente affinato attraverso, in particolare, l'aggiunta di due ulteriori criteri riguardanti l'affidabilità delle previsioni di spesa e dei dati sull'avanzamento fisico, andando così a completare le valutazioni di coerenza sulle previsioni formulate a tutte e tre le dimensioni privilegiate del monitoraggio. In esito a tale rivisitazione la metodologia adottata prevede la redazione di schede progetto articolate alla luce di 8 criteri di valutazione:

- 2 criteri relativi allo stato di avanzamento procedurale – la fase attuale di avanzamento rilevata all'ultima scadenza di monitoraggio disponibile e la previsione di conclusione della fase di esecuzione lavori/fornitura formulata alla stessa data;
- 3 criteri inerenti alla completezza del dato procedurale e la presenza di eventuali scostamenti – il numero di step procedurali monitorati rispetto al set previsto e la completezza dei dati previsionali ed effettivi, l'esistenza di scostamenti nelle previsioni di fine lavori/fornitura con riferimento all'ultima annualità di rilevazione e l'eventuale persistenza di tali scostamenti con riferimento all'ultimo bimestre di rilevazione;
- 3 criteri riguardanti la coerenza delle previsioni realizzative di tipo: procedurale – tramite una comparazione della tempistica dell'iter degli interventi con le durate (breve, tipica e lunga) calcolate con l'applicativo VISTO; finanziario – attraverso una valutazione qualitativa rispetto a un modello statistico di andamento della spesa; fisico – tramite il confronto tra i valori dell'indicatore di output e l'effettivo avanzamento procedurale e finanziario.

Le modalità di quantificazione dei criteri attraverso un giudizio qualitativo (Alto, Medio, Basso) sono di seguito descritte.

Codice e Titolo Progetto		
1. STATO DI AVANZAMENTO E PREVISIONI CONCLUSIONE		
Fase attuale	in fase esecuzione lavori/esecuzione fornitura o successiva	Alto
	in attesa di avviare fase di esecuzione essendosi conclusa la precedente fase	Medio
	In qualunque fase antecedente a quella propriamente realizzativa	Basso
Conclusione esecuzione lavori/fornitura	entro il 31 dicembre 2021	Alto
	tra il 31 dicembre 2021 e il 31 dicembre 2022	Medio
	oltre il 31 dicembre 2022	Basso
Note	Campo per eventuali informazioni integrative di natura qualitativa	
2. COMPLETEZZA DEL DATO E SCOSTAMENTI		
Completezza dato procedurale (opere)	Presenza di più di 4 step procedurali (progettazione definitiva, progettazione esecutiva, stipula contratto e esecuzione lavori), completezza dei dati di inizio e fine previsti ed effettivi	Alto
	Presenza di 4 step procedurali (progettazione definitiva, progettazione esecutiva, stipula contratto e esecuzione lavori), completezza dei dati di inizio e fine previsti ed effettivi	Medio
	Presenza di meno di 4 step procedurali (progettazione definitiva, progettazione esecutiva, stipula contratto e esecuzione lavori), completezza dei dati di inizio e fine previsti ed effettivi	Basso
Completezza dato procedurale (servizi)	Presenza di più di 2 step procedurali (stipula contratto e esecuzione fornitura), completezza dei dati di inizio e fine previsti ed effettivi	Alto
	Presenza di meno di 2 step procedurali (stipula contratto e esecuzione fornitura)	Basso
Scostamento previsione fine	Assenza scostamento fine esecuzione lavori/fornitura apr_018 – apr_019	Alto
	Scostamento fine esecuzione lavori/fornitura apr_018 – apr_019 < 6 mesi	Medio
	Scostamento fine esecuzione lavori/fornitura apr_018 – apr_019 > 6 mesi	Basso
Scostamento previsione fine ultimo bimestre	Assenza scostamento fine esecuzione lavori/fornitura feb_019 – apr_019	Alto
	Scostamento fine esecuzione lavori/fornitura feb_019 – apr_019 < 3 mesi	Medio
	Scostamento fine esecuzione lavori/fornitura feb_019 – apr_019 > 3 mesi	Basso
Note	Campo per eventuali informazioni integrative di natura qualitativa	
3. COERENZA AVANZAMENTO PROCEDURALE, FINANZIARIO E FISICO		
Comparazione previsioni VISTO	Durata iter intervento compresa tra “tipica” e “lunga”	Alto
	Durata iter intervento compresa tra “tipica” e “breve” o superiore a “lunga”	Medio
	Durata iter intervento inferiore a “breve”	Basso
Coerenza previsioni spesa	Valutazione qualitativa di coerenza tra le previsioni formulate dal Beneficiario e le previsioni di carattere procedurale e un profilo di spesa medio per interventi con caratteristiche analoghe (tipologia di opera, localizzazione, ente attuatore, importo, durata) ottenuto con un modello statistico	Alto
		Medio
		Basso
Coerenza avanzamento fisico	Valutazione qualitativa di coerenza tra il dato di avanzamento fisico comunicato dal Beneficiario e lo stato di avanzamento procedurale e finanziario	Alto
		Medio
		Basso
Note	Campo per eventuali informazioni integrative di natura qualitativa	

Alla luce delle modalità di valutazione descritte, sono stati analizzati tutti gli interventi ammessi a finanziamento sui primi due Assi del Programma sulla base dei dati di monitoraggio validati alla scadenza di aprile 2019.

La sintesi dei risultati dell'esercizio valutativo è riportata nella seguente tabella che, per ciascuna Linea d'Azione e intervento considerato, riporta i giudizi espressi in linguaggio semaforico per i criteri di valutazione adottati.

Codice	Titolo intervento	Fase attuale	Conclusione esecuzione	Completezza	Scostamento anno	Scostamento bimestre	Coerenza VISTO	Coerenza spesa	Coerenza fisico
Linea d'Azione I.1.1									
11101	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli								
11102	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto								
11103	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo								
11104	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante...								
11105	Asse Ferroviario Palermo -Catania -Messina. Raddoppio...								
11106	SCC Messina-Siracusa								
11107	ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme								
11108	Costruzione della nuova SSE a Vibo Pizzo e potenziamento..								
11109	Ricostruzione del Ponte Petrace, modifica PRG...								
11110	Realizzazione a Reggio Calabria del DCO								
11111	SCC Nodo di Palermo								
11112	Varianti alla linea Napoli-Cancello								
11113	Raddoppio tratta Cancello-Benevento, Primo lotto funzionale								
Linea d'Azione I.1.2									
11201	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia								
11202	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini								
11203	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello)								
11204	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie...								
Linea d'Azione I.2.1									
12101	4 Flight – Brindisi ACC – WP 1								
12102	Tool Deconflicting– Brindisi ACC								
12103	Interoperabilità con operatori aeroportuali A-CDM– Napoli								
12104	ARTAS per fallback system – Brindisi ACC								
12105	Completamento e potenziamento Sistemi radio TBT...								
12106	Adeguamento Sistemi Meteo Aeroportuali								
12107	Adeguamento delle comunicazioni fonia ground-ground...								
12108	Ammodernamento sistemi di registrazione fonia								
Linea d'Azione II.1.1									
2111	Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area...								
2112	Realizzazione di un nuovo terminal containers...								
2113	Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale								
2114	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord								
2115	Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina...								
Linea d'Azione II.1.2									
2120	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali								
21201	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto..								
2116	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario								
Linea d'Azione II.1.3									
21301	PROG 0101 Digitalizzazione procedure nel porto di Bari								
21302	PROG 0101 Autorità di sistema portuale dell'Adriatico								
21303	Port Community System AdSP								
21304	Corridoio Controllato 2.0								
21305	Taranto PCS a supporto dell'interoperabilità								
21306	PROG. 04 - Evoluzione della National Maritime Single...								
Linea d'Azione II.2.2									

Codice	Titolo intervento	Fase attuale	Conclusione esecuzione	Completezza	Scostamento anno	Scostamento bimestre	Coerenza VISTO	Coerenza spesa	Coerenza fisico
22201	Progetto Wi-Life Station								
22202	Smart Road								
22203	Drive Belt								

Un'analisi dei risultati per criterio restituisce informazioni utili, non solo a una sintesi sullo stato di avanzamento del Programma, ma anche a testare ulteriormente le funzionalità del modello valutativo e a evidenziare alcune criticità nella qualità e completezza del dato.

In merito al criterio "Fase attuale" vi è una conferma del positivo stato di maturità progettuale degli interventi, laddove solo un progetto infrastrutturale e cinque servizi non risultano in fase di esecuzione lavori/fornitura. Anche il criterio "Conclusione lavori/fornitura" restituisce esiti confortanti: solo cinque interventi attualmente prevedono una conclusione nelle ultime due annualità di cui due entro il 2022. Il criterio "Completezza" fornisce risultati che attestano un buon livello nei dati rilevati, le performance più basse sono perlopiù riconducibili a interventi di completamento.

La presenza di scostamenti nelle previsioni nell'ultimo anno di rilevazione è diffusa in tutte le Linee d'Azione, mentre scostamenti nell'ultimo bimestre si rilevano in relazione a un numero limitato di interventi. Si sottolinea l'utilità della funzione di reporting di SIPONIER nel ricondurre tali scostamenti a precise criticità attuative, solo in pochissimi casi le modifiche non sono debitamente motivate o sono da attribuire a errori di imputazione.

Il criterio riguardante la comparazione con le previsioni di VISTO è quello che registra le peggiori performance rispetto al complesso degli interventi. Ciò è spiegabile, da un lato, con la relativa efficacia del modello previsionale per l'ambito dei servizi e con le semplificazioni introdotte nella rappresentazione dei progetti infrastrutturali, dall'altro dalla presenza di numerosi interventi di completamento che rappresentano un campione scarsamente rappresentativo rispetto alla durata media di realizzazione delle opere infrastrutturali.

Pur nei limiti precedenti richiamati riguardanti le modalità di valutazione sulla coerenza delle previsioni di spesa, il criterio si dimostra efficace nel far emergere alcune criticità che affliggono in particolar modo gli interventi portuali e gli interventi ITS che complessivamente sono caratterizzati per profili di spesa debolmente coerenti con le previsioni procedurali, spesso con una spesa che anticipa il percorso realizzativo. Questo è sicuramente l'aspetto su cui porre attenzione per migliorare la qualità del dato di monitoraggio e che consentirebbe, a valle di un consolidamento delle informazioni rilevate, di poter fornire un più efficace supporto alle decisioni di carattere programmatico e ri-programmatico.

Il criterio riguardante l'avanzamento fisico, infine, restituisce un quadro di complessiva coerenza, laddove solo in alcuni casi gli indicatori di output non registrano avanzamenti a fronte di dati procedurali e di spesa significativi.

Gli esiti sinteticamente richiamati sono stati condivisi e discussi nell'ambito di un workshop svoltosi a giugno 2019 con tutti i principali referenti della Struttura di Gestione del Programma e con le Assistenze Tecniche, finalizzato a verificare l'utilità dell'attività proposta e ad accogliere eventuali suggerimenti per un miglioramento del modello adottato, nell'ottica di una sua riproposizione.

A fronte di un generale e positivo riscontro in merito all'utilità e utilizzabilità delle analisi ai fini del rafforzamento della capacità previsionale, del supporto alle decisioni e di un miglioramento dell'efficacia dell'attuazione, si è dunque condivisa l'opportunità di replicare le analisi con cadenza periodica semestrale, accogliendo alcune indicazioni migliorative emerse, nel seguito brevemente richiamate.

In primo luogo occorre sottolineare come l'analisi qui riportata sia stata volutamente condotta, come prima applicazione del modello, unicamente sulla base delle informazioni contenute nel sistema informativo di monitoraggio SIPONIER e su successive elaborazioni di tali dati.

La scelta metodologica di posticipare la verifica sui risultati nel momento conclusivo dell'analisi, ha inteso focalizzare l'attenzione sugli aspetti riguardanti l'affidabilità dei dati presenti a sistema. Come naturale evoluzione del modello, lo stesso valutatore ha tuttavia avanzato la proposta di prevedere, nelle applicazioni successive, un momento di condivisione preliminare degli esiti delle analisi con i Responsabili di Linea d'Azione, al fine di verificare e integrare i giudizi con le informazioni in possesso degli RLA – o, nel caso, attraverso un supplemento d'indagine presso i Beneficiari – e come ulteriore occasione di confronto sulle criticità eventualmente emerse. Tale proposta, accolta positivamente dai partecipanti all'incontro, intende inoltre superare alcune rigidità e semplificazioni legate essenzialmente alla natura stessa dei criteri individuati (sia di quelli basati su modelli statistici, sia di quelli relativi a dati

direttamente rilevati a sistema), che, in taluni casi, non riescono a restituire informazioni sull'effettivo stato di avanzamento e sulle previsioni realizzative in assenza di ulteriori informazioni qualitative o quantitative diverse da quelle presenti nel sistema informativo di monitoraggio.

La previsione di momenti di condivisione e di raccolta di ulteriori informazioni risulta particolarmente necessaria con riferimento alle previsioni di spesa. L'analisi ha infatti evidenziato come questa sia la tipologia di dato che mostra più criticità rispetto al giudizio di affidabilità sulle informazioni restituite dal sistema di monitoraggio. Parallelamente a un auspicabile miglioramento nella qualità di tali dati, l'analisi potrà utilmente beneficiare dell'acquisizione di altre fonti, quali le stime elaborate dagli Uffici e dalle Assistenze Tecniche e che tengono conto, oltre delle informazioni fornite dai Beneficiari, di considerazioni relative a trend storici negli scostamenti previsionali e alle percentuali di riduzione della spesa ammissibile in esito alle attività di controllo.

La disponibilità di dati sulla spesa qualitativamente migliori potrà inoltre essere impiegata, come ulteriore sviluppo dell'attività valutativa, nella costruzione di più scenari, ottimistici o meno, relativi al conseguimento degli obiettivi di spesa, con evidenti ricadute in termini di supporto decisionale.

4.2 L'analisi di rischio sul sistema di indicatori del Programma

Sempre in materia di monitoraggio sull'attuazione è stato fornito un ulteriore supporto valutativo. L'esigenza di tale supporto è scaturita dalle indicazioni emerse nel corso dell'audit dei Servizi della Commissione Europea – DG Regio sul funzionamento dei sistemi di gestione e controllo e sull'affidabilità dei dati di performance del Programma Infrastrutture e Reti, svoltosi nel novembre 2018.

Nel corso dell'audit, in particolare, è emersa l'opportunità di condurre un'analisi di rischio sul sistema degli indicatori del Programma, volta a supportare l'attività dei Responsabili di Linea di Azione e, più in generale, di tutta la struttura di gestione e controllo nel garantire un'elevata affidabilità nella raccolta e restituzione dei dati riguardanti il progresso nell'attuazione, con specifica attenzione a quelli funzionali alla verifica del raggiungimento dei target intermedi e finali del quadro di efficacia dell'attuazione.

In relazione a tale opportunità e a fronte delle analisi e dei supporti valutativi già elaborati con riguardo al sistema degli indicatori del Programma, si è proceduto alla strutturazione di una metodologia basata sulle categorie di valutazione comunemente adottate nell'ambito delle attività di *Data Quality Assessment*, riferibili generalmente alle dimensioni di completezza, tempestività, chiarezza e coerenza interna ed esterna dei dati rilevati. Più nello specifico i criteri adottati sono stati i seguenti:

- **complessità:** gli indicatori sono stati distinti in tre tipologie (unitari, discreti, progressivi) in relazione al livello di complessità richiesto ai fini della quantificazione dell'avanzamento realizzativo;
- **completezza:** presenza dei dati di avanzamento per le scadenze di rilevazione considerate⁶;
- **chiarezza:** per gli indicatori che registrano un avanzamento realizzativo è stato valutato il livello di completezza e chiarezza delle informazioni restituite all'interno della scheda dedicata, oltre che la sua effettiva compilazione;
- **coerenza andamento:** misura l'eventuale presenza di elementi di incoerenza nell'andamento temporale dei dati sull'avanzamento fisico;
- **coerenza interna:** per interventi a cui sono associati più indicatori di avanzamento fisico viene valutato il livello di coerenza nell'andamento dei diversi indicatori qualora siano riferiti alle medesime realizzazioni;
- **coerenza avanzamento finanziario:** l'entità dell'avanzamento fisico rilevato è valutato in relazione al livello di attuazione finanziaria nelle medesime scadenze di monitoraggio considerate.

Per ciascuno dei criteri considerati sono stati formulati giudizi di rischio (basso, medio, alto) alla luce delle modalità indicate nella seguente tabella.

⁶ L'analisi ha preso in oggetto le scadenze di monitoraggio comprese tra dicembre 2018 (in cui è entrato a regime un assestamento del dataset degli indicatori di avanzamento fisico) e agosto 2019.

Criterio	Valutazione sintetica di rischio	Modalità di attribuzione del giudizio
Complessità	Basso	Indicatori unitari, ovvero caratterizzati da realizzazioni di tipo discreto (ad esempio numero di impianti) e target pari a 1
	Medio	Indicatori discreti, ovvero caratterizzati da realizzazioni di tipo discreto (ad esempio numero di impianti) e target superiore a 1
	Alto	Indicatori progressivi, ovvero caratterizzati dalla possibilità di una quantificazione dell'attuazione fisica per stati di avanzamento (ad esempio km di rete realizzati o ristrutturati)
Completezza	Basso	Rilevazione del dato di avanzamento fisico (anche pari a zero) per tutti i bimestri considerati
	Medio	Rilevazione del dato di avanzamento fisico (anche pari a zero) per la maggior parte dei bimestri considerati
	Alto	Assenza del dato di avanzamento fisico (anche pari a zero) per la maggior parte dei bimestri considerati
Chiarezza	Basso	La scheda di rilevazione riporta con chiarezza le modalità di quantificazione utilizzate e contiene puntuali riferimenti alla documentazione a comprova dell'avanzamento
	Medio	La scheda di rilevazione riporta le modalità di quantificazione utilizzate e contiene riferimenti alla documentazione a comprova dell'avanzamento con un livello di chiarezza non elevato e che richiede approfondimenti di analisi sulla documentazione allegata
	Alto	Assenza della scheda di rilevazione in presenza di avanzamento fisico
	s.v.	Giudizio non attribuibile in relazione a interventi per cui non si registra avanzamento realizzativo
Coerenza andamento	Basso	Assenza di elementi di incoerenza nell'avanzamento temporale dell'indicatore rispetto alle successive scadenze di monitoraggio
	Medio	Presenza di lievi elementi di incoerenza nell'avanzamento temporale dell'indicatore rispetto alle successive scadenze di monitoraggio
	Alto	Presenza di gravi elementi di incoerenza nell'avanzamento temporale dell'indicatore rispetto alle successive scadenze di monitoraggio
Coerenza interna	Basso	Assenza di elementi di incoerenza nell'avanzamento di diversi indicatori riferiti alla medesima tipologia di realizzazione
	Medio	Presenza di lievi elementi di incoerenza nell'avanzamento di diversi indicatori riferiti alla medesima tipologia di realizzazione
	Alto	Presenza di gravi elementi di incoerenza nell'avanzamento di diversi indicatori riferiti alla medesima tipologia di realizzazione
	s.v.	Giudizio non attribuibile in relazione a interventi a cui è associato un solo indicatore
Coerenza avanzamento finanziario	Basso	Assenza di elementi di incoerenza nel confronto tra l'avanzamento fisico e quello finanziario
	Medio	Presenza di elementi di incoerenza nel confronto tra l'avanzamento fisico e quello finanziario che possono essere motivati da un diverso livello di aggiornamento tra le due tipologie di indicatori
	Alto	Presenza di gravi elementi di incoerenza nel confronto tra l'avanzamento fisico e quello finanziario

La metodologia sopra sinteticamente richiamata è stata quindi applicata agli interventi ammessi a finanziamento a valere sugli Assi I e II del Programma⁷. La sintesi complessiva dell'analisi di rischio è riportata nella seguente tabella che, per ciascuna Linea d'Azione, intervento e indicatore associato, riporta i giudizi espressi in base ai criteri di valutazione adottati.

Cod.	Titolo	Indicatore	Complessità	Completezza	Chiarezza	Coerenza andamento	Coerenza interna	Coerenza avanzamento finanziario
Linea d'Azione I.1.1								
11101	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Medio	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11101	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	1.1-4 - Km di linea inseriti in SCC/CTC	Medio	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11101	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Medio	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11102	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	1.111 - Nuovi impianti ACEI	Medio	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11102	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	1.112 - Lunghezza complessiva delle gallerie artificiali	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11102	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11102	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11103	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	1.1-6 - Varianti di tracciato	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio
11103	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	1.110 - Km di linea realizzati in galleria	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio
11103	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio
11103	Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio
11104	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
11104	Nodo di Bari: ACC Bari Parco Nord e ingresso in variante a Bari Centrale	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
11105	Asse Ferroviario Palermo -Catania - Messina. Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
11105	Asse Ferroviario Palermo -Catania - Messina. Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
11106	SCC Messina-Siracusa	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio
11106	SCC Messina-Siracusa	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio
11107	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso

⁷ L'analisi ha preso in oggetto gli interventi ammessi a finanziamento anteriormente al dicembre 2018, i progetti di nuova ammissione potranno essere oggetto di una successiva analisi a fronte della presenza di dati di avanzamento rilevati su un significativo numero di scadenze bimestrali di monitoraggio.

Cod.	Titolo	Indicatore	Complessità	Completezza	Chiarezza	Coerenza andamento	Coerenza interna	Coerenza avanzamento finanziario
	PRG Stazione di Lamezia Terme	(Ferroviari)						
11107	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: ACS e PRG Stazione di Lamezia Terme	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
11108	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE a Vibo Pizzo e potenziamento SSE Sambiase e Gallico	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Medio	Basso	Medio	Basso	Basso	Medio
11108	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE a Vibo Pizzo e potenziamento SSE Sambiase e Gallico	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Medio	Basso	Medio	Basso	Basso	Medio
11109	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del Ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11109	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del Ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11109	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Ricostruzione del Ponte Petrace, modifica PRG della stazione di Gioia Tauro e inserimento nel CTC	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11110	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: realizzazione a Reggio Calabria del DCO	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11110	Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: realizzazione a Reggio Calabria del DCO	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11111	SCC Nodo di Palermo	1.1-22014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
11111	SCC Nodo di Palermo	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
11112	Itinerario NA-BA, 1ª tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11112	Itinerario NA-BA, 1ª tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11113	Itinerario NA-BA, Raddoppio tratta Cancello-Benevento, Primo lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Medio
11113	Itinerario NA-BA, Raddoppio tratta Cancello-Benevento, Primo lotto funzionale Cancello-Frasso Telesino	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Medio
Linea d'Azione I.1.2								
11201	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Biccoca-Targia	1.1-8 - Lunghezza della linea interessata dai lavori di velocizzazione	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11201	Velocizzazione Catania-Siracusa -	1.1-9 - Numero di impianti con	Medio	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto

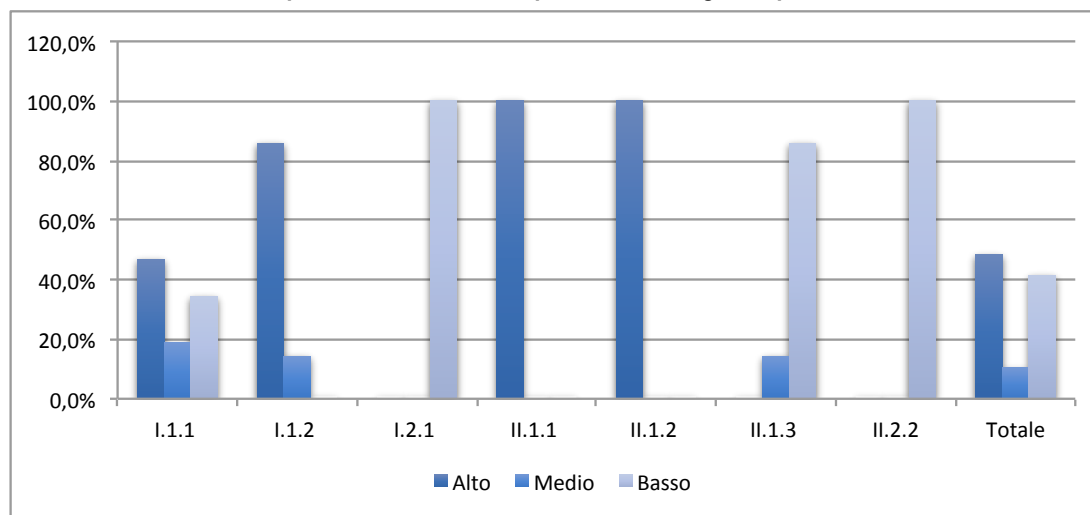
Cod.	Titolo	Indicatore	Complessità	Completezza	Chiarezza	Coerenza andamento	Coerenza interna	Coerenza avanzamento finanziario
	Tratta Bicocca-Targia	velocizzazione itinerari e adeguamento modulo						
11201	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11201	Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11202	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	1.110 - Km di linea realizzati in galleria	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11202	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11202	Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11203	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	1.1-5 - Potenziamento della linea di contatto	Alto	Basso	Medio	Basso	Basso	Basso
11203	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	1.1-6 - Varianti di tracciato	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11203	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	1.1-7 - Allungamento a modulo 740 m	Medio	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11203	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11203	Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Basso
11204	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella regione Calabria	112 - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
11204	Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella regione Calabria	112A - Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
Linea d'Azione I.2.1								
12101	4 Flight – Brindisi ACC – WP 1	1.2-12014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12101	4 Flight – Brindisi ACC – WP 1	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12102	Tool Deconflicting– Brindisi ACC	1.2-12014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Basso	Basso	Alto	Basso	Basso	Medio
12102	Tool Deconflicting– Brindisi ACC	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	Alto	Basso	Basso	Medio
12103	Interoperabilità con operatori aeroportuali A-CDM– Napoli	1.2-12014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Basso	Basso	Alto	Basso	Basso	Alto
12103	Interoperabilità con operatori aeroportuali A-CDM– Napoli	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	Alto	Basso	Basso	Alto
12104	ARTAS per fallback system – Brindisi ACC	1.2-12014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12104	ARTAS per fallback system – Brindisi ACC	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12105	Completamento e potenziamento	1.2-12014IT16RFOP002 -	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso

Cod.	Titolo	Indicatore	Complessità	Completezza	Chiarezza	Coerenza andamento	Coerenza interna	Coerenza avanzamento finanziario
	Sistemi radio TBT C.A. Palermo	Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)						
12105	Completamento e potenziamento Sistemi radio TBT C.A. Palermo	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12106	Adeguamento Sistemi Meteo Aeroportuali	1.2-12014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12106	Adeguamento Sistemi Meteo Aeroportuali	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12107	Adeguamento delle comunicazioni fonia ground-ground e air-ground al VoIP negli ACC– Brindisi ACC	1.2-12014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12107	Adeguamento delle comunicazioni fonia ground-ground e air-ground al VoIP negli ACC– Brindisi ACC	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12108	Ammodernamento sistemi di registrazione fonia	1.2-12014IT16RFOP002 - Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
12108	Ammodernamento sistemi di registrazione fonia	490 - Numero di apparati e sistemi informativi realizzati	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
Linea d'Azione II.1.1								
2111	Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto	472 - Materiale rimosso (dragaggi)	Alto	Basso	Medio	Basso	Basso	Medio
2111	Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto	791 - Superficie oggetto di intervento	Alto	Basso	Medio	Basso	Basso	Medio
2112	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta -Realizzazione di un nuovo terminal containers Progetto unificato già 1° e 2° stralcio	791 - Superficie oggetto di intervento	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
2112	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta -Realizzazione di un nuovo terminal containers Progetto unificato già 1° e 2° stralcio	912 - Lunghezza degli accosti aggiuntivi	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
2113	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta - Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale per l'attracco di mega-navi container e relativo attrezzaggio con gru a portale	912 - Lunghezza degli accosti aggiuntivi	Alto	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
2114	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	2.1-52014IT16RFOP002 - Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari	Alto	Basso	Medio	Basso	Basso	Basso
2114	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	2.1-62014IT16RFOP002 - Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali	Alto	Basso	Medio	Basso	Basso	Basso
2114	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	779 - Estensione dell'intervento in lunghezza	Alto	Basso	Medio	Basso	Medio	Basso
2115	Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali	472 - Materiale rimosso (dragaggi)	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio

Cod.	Titolo	Indicatore	Complessità	Completezza	Chiarezza	Coerenza andamento	Coerenza interna	Coerenza avanzamento finanziario
2115	Porto di Gioia Tauro: Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali	912 - Lunghezza degli accosti aggiuntivi	Alto	Basso	Basso	Basso	Basso	Medio
Linea d'Azione II.1.2								
2116	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	2.1-52014IT16RFOP002 - Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
2116	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	791 - Superficie oggetto di intervento	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Alto
2120	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	2.1-62014IT16RFOP002 - Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali	Alto	Basso	Alto	Basso	s.v.	Basso
21201	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1ª fase funzionale n. 2 lotto: CAGIONI e PIASTRA LOGISTICA TARANTO)	2.1-52014IT16RFOP002 - Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
21201	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1ª fase funzionale n. 2 lotto: CAGIONI e PIASTRA LOGISTICA TARANTO)	791 - Superficie oggetto di intervento	Alto	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
Linea d'Azione II.1.3								
21301	PROG 0101 "Digitalizzazione procedure nel porto di Bari - ADM"	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
21302	PROG 0101 Digitalizzazione procedure nel porto di Bari - Autorità di sistema portuale dell'Adriatico	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
21303	Port Community System AdSP	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
21304	Corridoio Controllato 2.0	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
21305	Taranto PCS a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
21306	PROG. 04 - Evoluzione della National Maritime Single Window e dell'e-manifest con estensione dello sdoganamento in mare	2.1-82014IT16RFOP002 - Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr.65/2010)	Medio	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
21306	PROG. 04 - Evoluzione della National Maritime Single Window e dell'e-manifest con estensione dello sdoganamento in mare	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	Basso	Basso
Linea d'Azione II.2.1								
22201	Progetto Wi-Life Station	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
22202	Smart Road	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso
22203	Drive Belt	920 - Realizzazione di applicativi e sistemi informativi	Basso	Basso	s.v.	Basso	s.v.	Basso

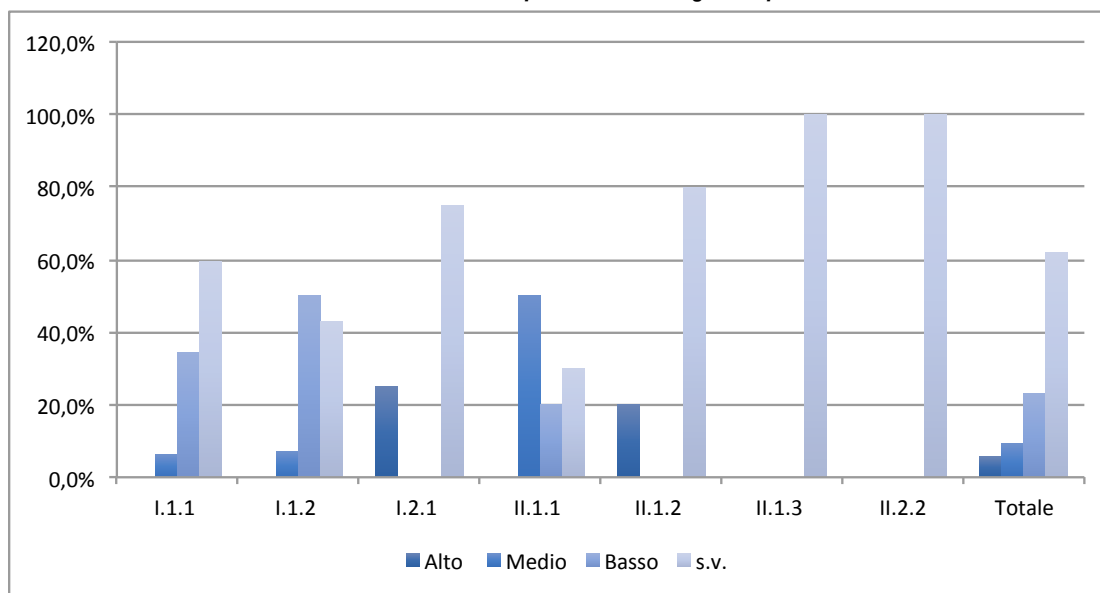
A fronte del quadro riepilogativo esposto, occorre sottolineare che, per i criteri di completezza e di coerenza nell'andamento temporale degli indicatori, i giudizi registrano un livello di rischio basso per la totalità degli interventi e degli indicatori considerati. Non si rilevano dunque elementi di criticità rispetto alla regolarità nell'inserimento dei dati sull'avanzamento fisico nelle scadenze di monitoraggio prese in esame per lo svolgimento dell'analisi. Anche per quanto attiene alla coerenza interna il quadro è positivo: solo in relazione a un intervento si è rilevata l'esistenza di un'anomalia rispetto alla quantificazione di due indicatori riferibili alla medesima tipologia di realizzazione. Per i restanti tre criteri adottati, invece, l'analisi restituisce risultati più differenziati nei giudizi.

Criterio “Complessità”: distribuzione percentuale dei giudizi per Linea d'Azione



Per quanto riguarda il criterio “Complessità”, i risultati sono significativamente influenzati dalle tipologie di intervento finanziate a valere sulle diverse Linee d'Azione, laddove i giudizi medio alti sono concentrati in presenza di progettualità di tipo ferroviario, portuale e interportuale.

Criterio “Chiarezza”: distribuzione percentuale dei giudizi per Linea d'Azione



In merito al criterio di “Chiarezza” si registrano alcuni giudizi di rischio *Alto* in assenza di alcune schede di rilevazione su interventi che hanno conseguito realizzazioni nelle Linee d'azione I.2.1 e II.1.2 e la necessità di maggiori precisazioni sulle modalità di quantificazione per alcuni interventi a carattere ferroviario e portuale. L'assenza di giudizi si concentra invece nelle Linee d'Azione dell'Asse II in ragione del più arretrato stato di attuazione.

Un simile tipo di distribuzione caratterizza i giudizi riguardanti la coerenza dell'avanzamento fisico con quello relativo all'attuazione finanziaria, laddove gli elementi di incoerenza si registrano nelle Linee d'Azione connotate da un più elevato livello realizzativo.

Crterio "Coerenza avanzamento finanziario": distribuzione percentuale dei giudizi per Linea d'Azione

