

## Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020

### FAQ 93

Quesito pervenuto dal Comune di Bari

Con riguardo all'operazione di riprogrammazione degli interventi PON/POC METRO, e nel perseguimento dell'obiettivo acceleratorio della spesa sul Programma Operativo Nazionale, lo scrivente OI ha aggiornato il Piano Operativo nella versione 4.0 giusta Deliberazione di Giunta Comunale nr. 683 del 31.12.2020, spostando, previa verifica del rispetto dei criteri di ammissibilità e degli obiettivi stabiliti dall'UE, tutti gli interventi di sicura e prossima attuazione e spesa sul PON.

Per quanto concerne l'Asse 2 "Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana", sono stati "traslati" due progetti nativi POC, denominati rispettivamente "AMTAB Accessibile", da finanziare sull'azione 2.2.1, e "M.U.V.T", sull'azione 2.2.4; entrambi erano stati ammessi a finanziamento sul POC metro.

In vista dell'approssimarsi del caricamento degli stessi sul sistema informativo DELFI e della conseguente presentazione di DDR, si presentano i seguenti quesiti:

1) Per quanto concerne la prima operazione - stante l'avanzato stato di attuazione, già contrattualizzato e con prossima consegna delle forniture oggetto di gara (con una previsione di fatturazione per fine marzo) - si chiede come procedere in ordine all'operatività dell'ammissione a finanziamento già disposta a valere su risorse del Programma Complementare e se sia necessario richiedere al beneficiario nuova istanza di ammissione a finanziamento al PON, con allegazione della relazione (ex all. 27.7) per le operazioni già avviate e non concluse, cui seguirà un nuovo provvedimento dirigenziale di selezione operazione ed ammissione a finanziamento sul PON, o, in alternativa, si reputi sufficiente caricare l'ammissione già disposta sul POC METRO dando evidenza del nuovo piano operativo.

2) Sempre con riguardo all'azione 2.2.1 si richiede di voler verificare se alla luce delle modifiche apportate alle Linee Guida in materia di Mobilità Sostenibile, versione del 21.10.2020, i risultati attesi in "IO04 Estensione in lunghezza (direttrici varie servite da ITS) km FESR Meno sviluppate 199,89" (vers. 7.0 del Programma) sia ancora plausibile. La richiesta assume particolare rilevanza poichè in fase di riapprovazione della scheda progetto "Smart Mobility" si è rilevato che i risultati già conseguiti in termini di Output, calcolati alla luce degli elementi forniti nelle predette Linee Guida per la valorizzazione degli indicatori, superano di gran lunga il risultato atteso complessivamente dalle sei Città RMS.

3) Per altro verso, il secondo intervento traslato sul PON METRO, ASSE 2, denominato M.U.V.T. (Mobilità Urbana Vivibile e Tecnologica) finalizzato alla gestione della domanda di mobilità sostenibile su tutto il territorio della Città di Bari con l'obiettivo di favorire lo shift verso modalità più sostenibili quali il TPL e la bicicletta secondo il paradigma MaaS, eleva maggiori criticità stante una apparente discrasia nelle disposizioni contenute all'interno del Programma sin dalla versione 6.0, di cui alla decisione della CE C(2020)6170 del 07.09.2020, come confermata dalla versione 7.0, di cui alla decisione C(2020)8496 del 27.11.2020 nella parte in cui, con riguardo all'azione 2.2.4 statuisce prima che: "Per supportare l'utilizzo di forme di mobilità ecosostenibile che possano contrastare l'aumento dei consumi energetici e delle pressioni ambientali sulle città, il Programma sostiene la domanda di mobilità attraverso forme di incentivo all'uso di

mezzi di TPL, servizi a chiamata, servizi di sharing pubblici e mobilità ciclabile, privilegiando gli utenti appartenenti alle categorie svantaggiate, anche attraverso lo sviluppo e la diffusione di Piattaforme di mobilità a consumo (MaaS) (in sinergia con gli obiettivi dell'Azione 2.2.1)" senza tuttavia prevedere nella "Tabella 5: Indicatori di output comuni e specifici per programma" alcun indicatore di Output pertinente un'azione siffatta.

Sul punto deve rimarcarsi che anche le Linee Guida "Mobilità sostenibile" non forniscono elementi utili considerato che nella sezione relativa agli indicatori di output dell'azione 2.2.4 vengono richiamati per ovvie ragioni solo quelli esistenti, IO08- km lineari di corsie preferenziali - e IO07- superficie oggetto di intervento.

Ciò vale a significare che, anche qualora si provvedesse rapidamente alla nuova ammissione a valere sulle risorse Asse 2 PON METRO, tale operazione non potrebbe essere censita correttamente sul Sistema Informativo DELFI, non potendola collegare ad alcun indicatore di output posto che il sistema richiede di associare all'operazione almeno un indicatore di Risultato ed uno di Realizzazione/Output tra quelli dell'articolazione operativa di riferimento all'operazione.

Preme sottolineare che il problema non si poneva allorché l'intervento veniva ammesso a finanziamento POC METRO perché per l'ambito I, Azione: 1.2.1 – Sostenibilità ambientale nella PA, è previsto quale indicatore di output "IO03 – Numero interventi finalizzati al miglioramento della mobilità sostenibile".

Con riferimento ai quesiti posti dall'OI, si evidenzia quanto segue.

Il POC Metro è un Programma, seppur complementare, ma distinto dal PON METRO quindi, a seguito della intervenuta modifica ed approvazione del nuovo Piano operativo PON (e conseguente modifica di quello POC), si riepilogano sinteticamente i passaggi da effettuare:

☐ BENEFICIARIO: Richiesta di ammissione a finanziamento al PON Metro, dell'operazione già avviata e non conclusa, a seguito dell'approvazione (a lui notificata) del nuovo Piano operativo, corredata da quanto previsto dal SiGeCo 5.0 del 30/06/2020, per tali fattispecie di operazioni (v., per il dettaglio, il par. "Attuazione operazioni avviate e non completate coerenti con la strategia di sviluppo urbano sostenibile", a pag. 29 delle "Istruzioni operative e strumenti per il Beneficiario" (all.27-30 al MOP dell'AdG e gli allegati a corredo);

☐ OI: esecuzione dell'istruttoria relativa all'ammissione a finanziamento (verifica coerenza dell'operazione con i criteri di selezione e valutazione del PON Metro e verifica/ricognizione iter amministrativo-contabile e stato di attuazione sul POC/verifica ammissibilità sul PON della spesa già rendicontata sul POC) ai fini dell'adozione dell'atto di ammissione a finanziamento sul PON Metro, preceduto da ATTO di REVOCA dell'ammissione a finanziamento dell'operazione sul POC Metro;

☐ OI: comunicazione risultanze istruttoria al Beneficiario e trasmissione atti di revoca POC Metro/ammissione a finanziamento PON Metro, con allegata informativa al beneficiario delle regole PON, prevista dal SiGeCo del PON (v. l'allegato 4 al MOP dell'AdG "Modello di documento informativo per i beneficiari", da adattare per le specifiche fattispecie);

☐ Configurazione (caricamento dati in DELFI) per attivazione dell'operazione su PON Metro;

☐ Start up rendicontazione da parte del Beneficiario/OI.

In merito alla questione della collocazione dell'operazione MUVT nell'azione 2.2.4, che non prevede un indicatore pertinente per quell'operazione, si raccomanda quanto segue:

L'operazione di BA verrà censita in DELFI, utilizzando uno dei due indicatori associati all'azione:

- IO07 - Superficie oggetto di intervento (nodi di interscambio);
- IO08 - Estensione in lunghezza (corsie preferenziali protette).

BA avrà cura di quantificare il valore programmato in “0,99” e il valore realizzato in “zero”, a prescindere dallo stato di avanzamento del progetto.

Nell’atto di ammissione a finanziamento dell’operazione a valere sul PON Metro e - anche nella relazione di avanzamento dell’operazione/documentazione correlata - verrà indicato che tale associazione e “non” quantificazione dell’indicatore non potrà che avvenire - su indicazione dell’Autorità di Gestione - nella suddetta modalità, nelle more dell’individuazione di un indicatore ad hoc, da inserire in una futura riprogrammazione del PON Metro (non quella di prossimo avvio, che non garantirebbe l’introduzione, in tempi celeri, dell’indicatore, per il quale occorrerà individuare un target 2023, un costo standard da cui desumere tale target ( $\text{investimento previsto/costo standard}=\text{target 2023}$ ) e una descrizione da inserire nella nota metodologica allegata al Programma).

Una volta inserito e approvato l’indicatore ad hoc, il SI Delfi verrà adeguato di conseguenza e la valorizzazione da parte di BA del nuovo indicatore - nel frattempo introdotto - sarà possibile.

