



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

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

*Napoli, 5 novembre 2015
Renaissance Naples Hotel Mediterraneo*

Programma dei lavori

▶ Welcome coffee

▶ Inizio dei lavori

1. Introduzione a cura del Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali in qualità di Presidente
2. Approvazione dell'Ordine del Giorno
3. Presentazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 a cura dell'Autorità di Gestione
4. Informativa della Commissione Europea
5. Presentazione del Regolamento Interno al Comitato di Sorveglianza
6. Presentazione della metodologia e dei criteri per la selezione delle operazioni
7. Attuazione del piano di azione relativo alle condizionalità *ex ante*
8. Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA)

▶ Conclusione lavori

▶ Aperitivo



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

1. Presentazione dell'Ordine del Giorno

Ordine del Giorno

15.30	Inizio lavori	
15.30	1. Introduzione a cura del Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali in qualità di Presidente	<i>Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio</i>
15.40	2. Approvazione dell'Ordine del Giorno	<i>Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio</i>
15.50	3. Presentazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 a cura dell'Autorità di Gestione	<i>Dott.ssa Angela Catanese</i> <i>Ing. Mario Serra</i>
16.10	4. Informativa della Commissione Europea	<i>Dott. Francesco De Rose</i>
16.30	5. Presentazione del Regolamento Interno al Comitato di Sorveglianza	<i>Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio</i>
16.45	6. Presentazione della metodologia e dei criteri per la selezione delle operazioni	<i>Referenti AdG</i>
17.30	7. Attuazione del piano di azione relativo alle condizionalità ex ante	<i>Dott. Danilo Scerbo</i>
17.50	8. Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA)	<i>Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio</i> <i>Dott.ssa Angela Catanese</i>
18.15	Conclusione lavori	



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

2. Introduzione



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

3. Presentazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Il PON Infrastrutture e Reti 2014 – 2020

- ▶ Verso il PON 2014-2020
- ▶ Strategia
 - ❑ *Strategia di investimento*
 - ❑ *Struttura degli Assi del PO*
 - ❑ *Aree Logistiche Integrate*
- ▶ Allocazione Finanziaria
- ▶ Parco progetti
 - ❑ *Sintesi delle proposte progettuali presentate*
 - ❑ *Grandi Progetti*



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

3.1. Verso il PON 2014-2020

Verso il PON 2014-2020

La chiusura del PON Reti e Mobilità

Per migliorare la performance di spesa nella fase conclusiva del PON Reti e Mobilità 2007-2013, è stato redatto un **Action Plan**, in modo concertato tra MIT, ACT e CE, che è focalizzato sui seguenti obiettivi:

✓ Programma di elaborazione dei dati trasmessi dal servizio di monitoraggio del MIT

✓ Individuazione interventi critici

✓ Incontri di Sorveglianza rafforzata con tutti i Beneficiari

✓ Azioni di supporto per il superamento criticità attuative

✓ Accelerazione attuazione Grandi Progetti

✓ Individuazione progetti retrospettivi - *overbooking*

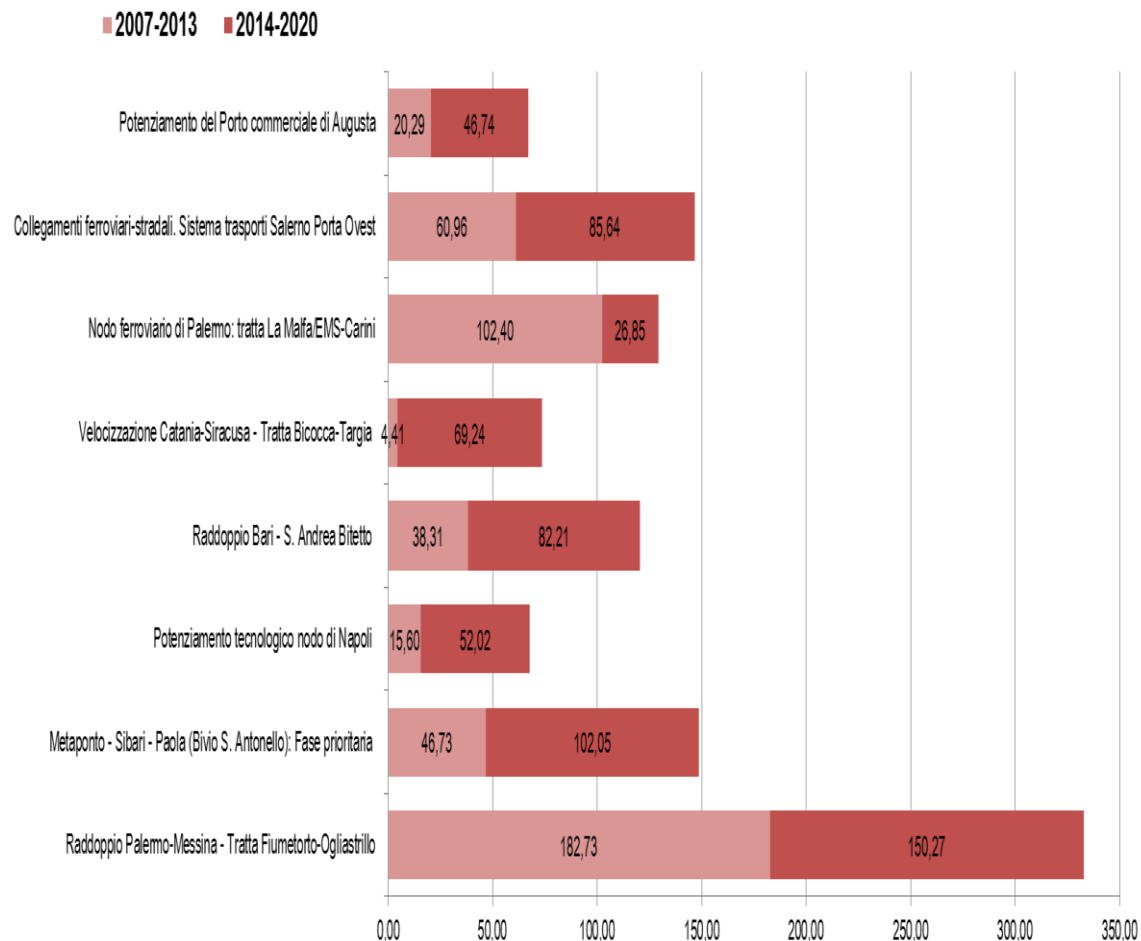
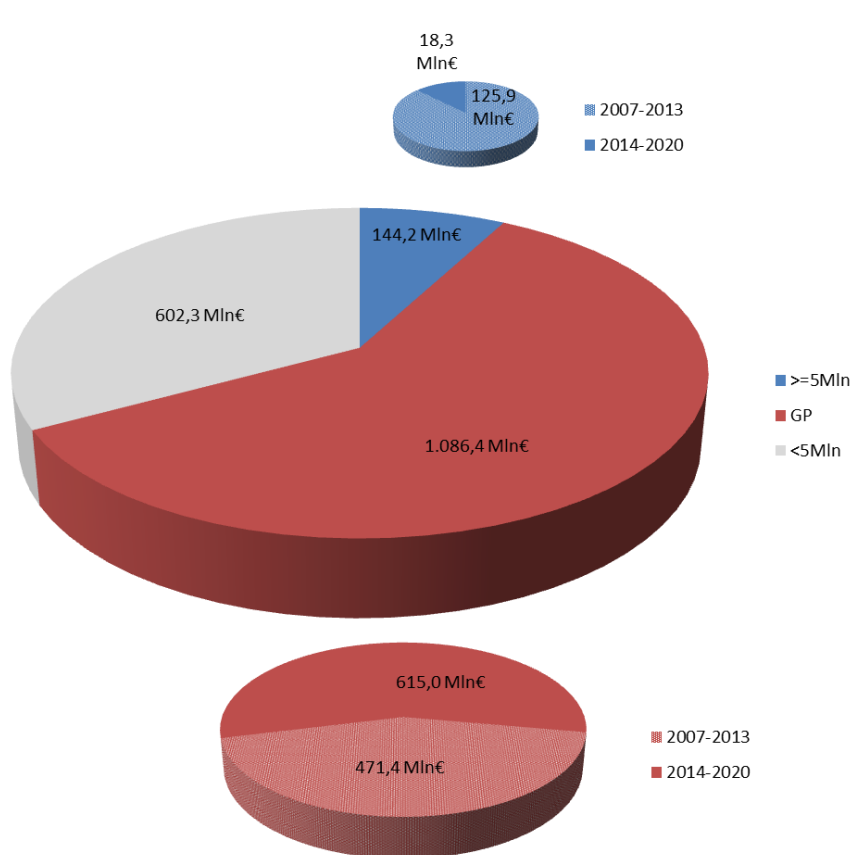
Road Map e Action Plan

Azioni congiunte
MIT – ACT – CE



Verso il PON 2014-2020

Completamento interventi 2014-2020 provenienti dal 2007-2013





UNIONE EUROPEA



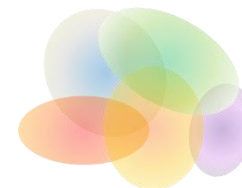
*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

3.2. Strategia del PO 2014-2020

Novità introdotte nel PON Infrastrutture e Reti

Il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 introduce le novità di seguito sintetizzate, che sono dettagliate nelle slide successive:

- ✓ Destinazione prioritaria delle risorse interventi che insistono sui **corridoi TEN-T** per lo sviluppo di reti trans-europee
- ✓ **5 Aree Logistiche Integrate**: da intendersi come punti nevralgici di snodo di un tessuto strategico-relazionale più ampio, che sia sede di decisioni e di policy making, con lo scopo di evitare gap, sovrapposizioni e di snellire i procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi
- ✓ Concentrazione risorse su **modalità sostenibili**
- ✓ Nuovi principi guida per la **selezione degli interventi**



Novità introdotte nel PON Infrastrutture e Reti

Corridoi europei TEN-T



Il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 prevede la destinazione prioritaria delle risorse sugli interventi che insistono sui **corridoi TEN-T** per lo sviluppo ed il completamento delle reti trans-europee. Le cinque regioni interessate dal PON I&R sono attraversate dal **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**.



Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo



Nodi della rete Core

Novità introdotte nel PON Infrastrutture e Reti

Aree Logistiche Integrate

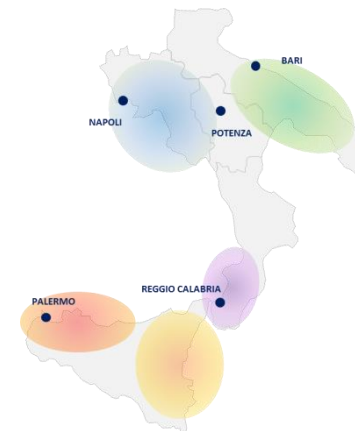


L'Accordo di Partenariato prevede che:

«la programmazione dovrà avvenire per **Aree Logistiche Integrate**»

Tali aree devono includere:

- ▶ un sistema portuale;
- ▶ eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema;
- ▶ le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.



Le aree logistiche integrate di rilievo per lo **sviluppo della rete centrale** saranno di **competenza del PON**, quelle di livello regionale saranno competenza dei POR.

L'individuazione delle aree logistiche di intervento dovrà **favorire le reti di specializzazione e collaborazione**; la strategia per il loro sviluppo dovrà **indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune**, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi avviati nel periodo di programmazione 2007-2013.

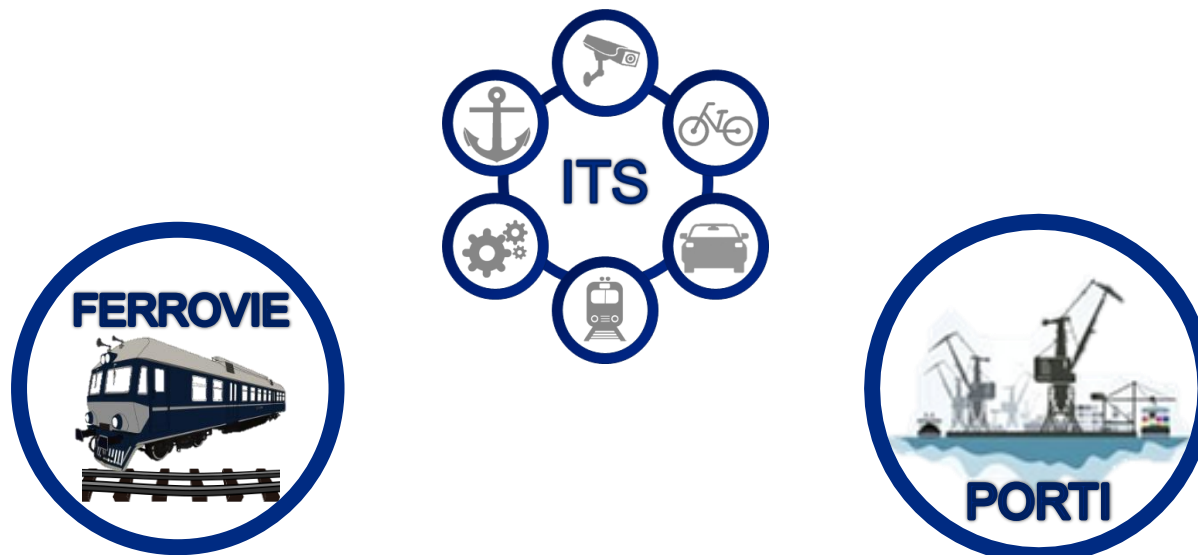
Novità introdotte nel PON Infrastrutture e Reti

Concentrazione delle risorse su modalità sostenibili



Al fine di evitare la dispersione delle risorse ed in linea con le strategie europee e nazionali, il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 può destinare alla modalità stradale non più del 10 per cento delle risorse dell'Obiettivo Tematico 7, a favore di altri modi di trasporto meno impattanti dal punto di vista ambientale.

Settori di investimento



Strategia del PO 2014-2020

OBIETTIVO GENERALE



Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete
(Obiettivo Tematico 7)

CINQUE REGIONI



TRE ASSI PRIORITARI

Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T

1

Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente

2

Assistenza tecnica

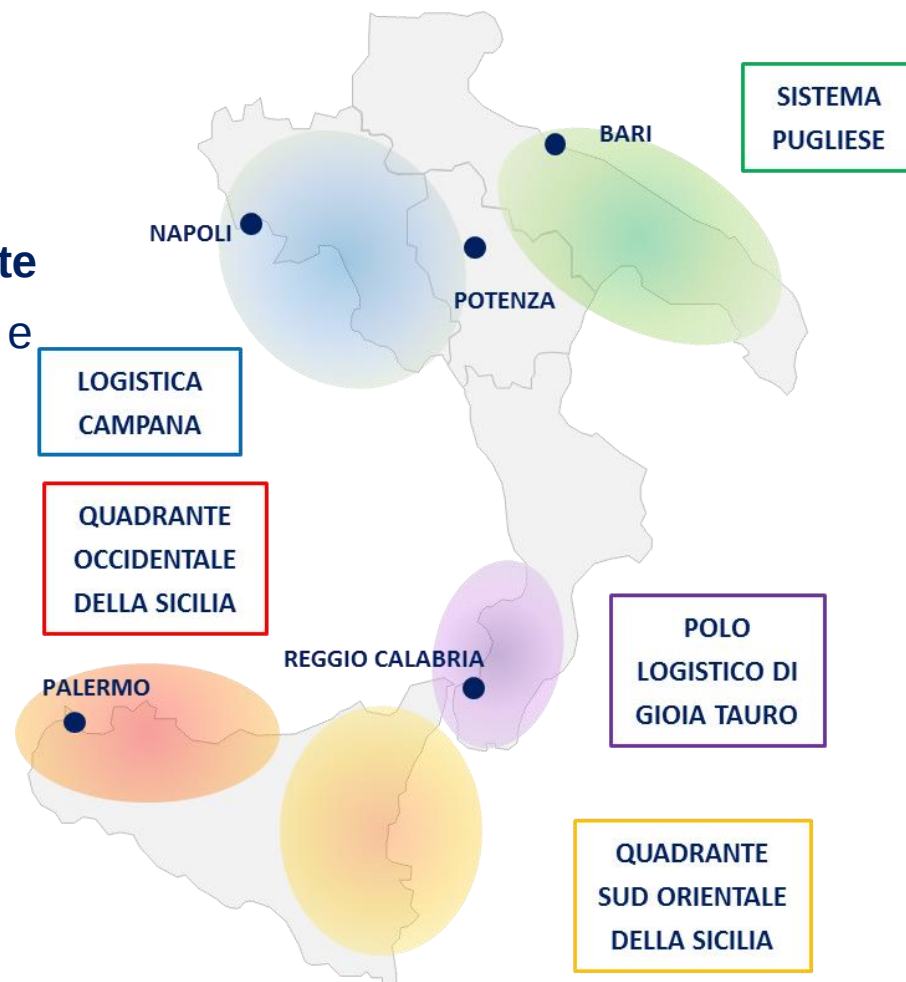
3

Strategia

Aree Logistiche Integrate

Nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 sono state individuate **cinque aree logistiche Integrate di interesse per la rete centrale europea**, selezionate in **continuità con le scelte operative della precedente programmazione** e in coerenza con le ipotesi di **riorganizzazione del settore portuale e logistico** previste dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica:

- ▶ *Quadrante sud orientale della Sicilia*
- ▶ *Polo logistico di Gioia Tauro*
- ▶ *Sistema pugliese*
- ▶ *Logistica campana*
- ▶ *Quadrante occidentale Sicilia*



Strategia

Strategia di investimento

ASSE	FONDO	SOSTEGNO DELL'UE (€)	SOSTEGNO UE AL PO (%)	PRIORITÀ DI INVESTIMENTO	OBIETTIVI SPECIFICI CORRISPONDENTI ALLE PRIORITÀ DI INTERVENTO
1	FESR	821.217.132	59,39%	7.a Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1) Ottimizzazione del traffico aereo (RA 7.5)
2	FESR	513.182.868	37,11%	7.c Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile 7.B Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2) Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (RA 7.3)
3	FESR	48.400.000	3,50%	N.A.	N.A.

Strategia

Struttura Assi del PO

ASSE 1:

Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN

I.1 RA 7.1

Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza

I.1.1 | I.1.2

I.2 RA 7.5

Ottimizzazione del traffico aereo

I.2.1

ASSE 2: Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile

II.1 RA 7.1

Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale

II.1.1 | II.1.2 | II.1.3

II.2 RA 7.5

Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali

II.2.1 | II.2.2

ASSE 3: Assistenza tecnica

III.1

Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit

III.1.1 | III.1.2 | III.1.3 | III.1.4

Struttura

Linee d'Azione dell'Asse 1

ASSE 1

Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T

I.1 Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza

RA 7.1

I.1.1

Completare le infrastrutture strategiche relative agli **archi e ai nodi della rete centrale europea** ed in particolare i “**Grandi Progetti**” ferroviari, concentrando gli interventi sulle 4 direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed **eliminando i colli di bottiglia** [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale]

I.1.2

Completare le infrastrutture strategiche relative **agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale** [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale]

I.2 Ottimizzazione del traffico aereo

RA 7.5

I.2.1

Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (**SESAR**)

Struttura

Linee d'Azione dell'Asse 2

ASSE 2

Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile

II.1 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale

RA 7.2

II. 1.1

Potenziare **infrastrutture e attrezzature portuali** (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le **Autostrade del mare** per il **cargo Ro-Ro** sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]

II. 1.2

Potenziare i **collegamenti multimodali di porti e interporti** con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle **aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale**

II. 2.1

Ottimizzare la **filiera procedurale**, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi / piattaforme telematiche in via di sviluppo (**UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo**, ecc.), in un'ottica di single window/one stop shop

Struttura

Linee d'Azione dell'Asse 2

ASSE 2

Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile

II.2 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali

RA 7.3

II. 2.1

Potenziare i **collegamenti multimodali degli aeroporti** con la rete globale (“ultimo miglio”) e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi “core”

II. 2.2

Realizzare **piattaforme e strumenti intelligenti** di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente **sistemi ITS**, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.]

Struttura

Linee d'Azione dell'Asse 3

ASSE Assistenza Tecnica

III.1 Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit

III. 1.1	III. 1.2	III. 1.3	IV. 1.4
Supporto alle attività di programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari)	Rafforzamento della governance multilivello del Programma	Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma	Valutazione e studi, informazione e comunicazione



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

3.3. Allocazione finanziaria

Allocazione finanziaria

Accordo di Partenariato – OT 7

Risultato Atteso	FESR (mln €)	Competenza
RA 7.1 Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza	1.395	PON/POR
RA 7.2 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale	706	PON/POR
RA 7.3 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali	211	PON/POR
RA 7.5 Ottimizzazione del traffico aereo	42	PON

Allocazione finanziaria

Piano finanziario 2014-2020

Ripartizione del piano finanziario per Asse Prioritario, Fondo, categoria di regioni e Obiettivo Tematico

Asse prioritario	FESR	Contropartita nazionale	Finanziamento totale
Asse prioritario 1	821.217.132	273.739.044	1.094.956.176
Asse prioritario 2	513.182.868	171.060.956	684.243.824
Asse prioritario 3	48.400.000	16.133.334	64.533.334
Totale	1.382.800.000	460.933.334	1.843.733.334

TASSO DI COFINANZIAMENTO:
75% FESR – 25% Fondo di Rotazione



UNIONE EUROPEA



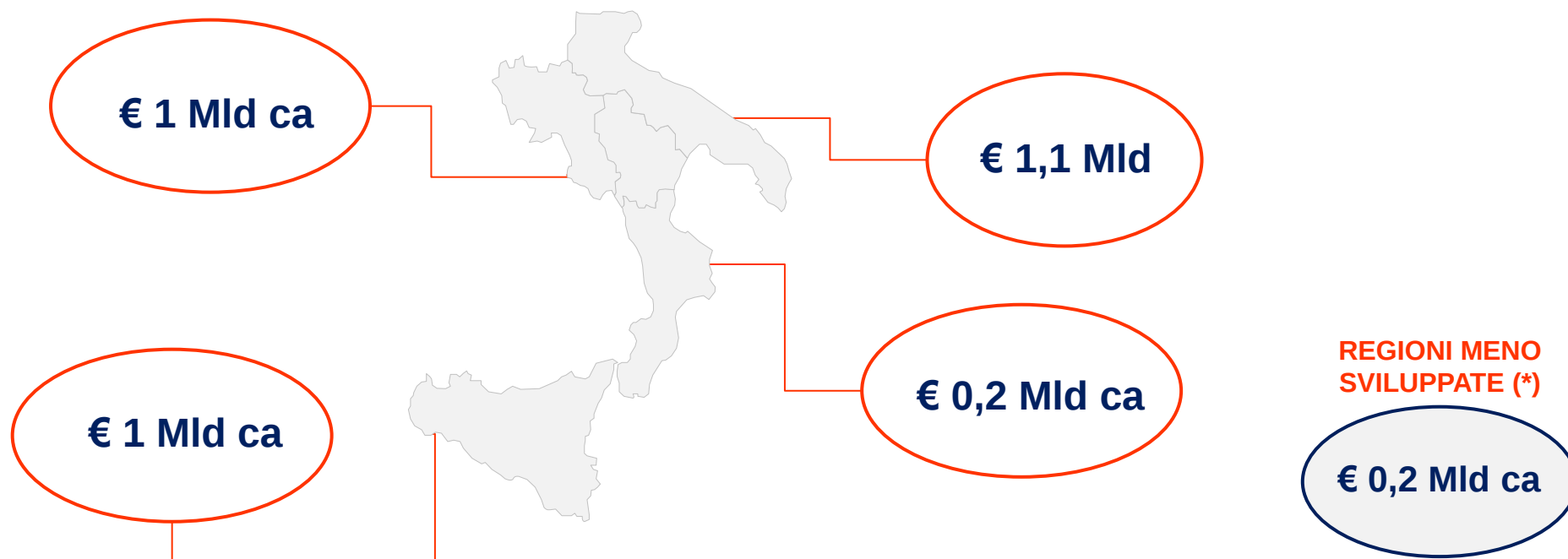
*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

3.4. Parco Progetti

Parco progetti

Proposte progettuali presentate

A seguito degli incontri partenariali tenutisi nel corso del 2014 e di un primo *screening* da parte dell'Amministrazione, le proposte progettuali presentate, ammontano ad un totale di circa **€ 3,5 miliardi**.



(*) Sono inclusi gli interventi che ricadono in due o più regioni

Parco progetti

Grandi progetti

Ad ora sono state revisionate, con il supporto di JASPERS, 8 schede Grande Progetto, comprensive dei relativi «Allegati Phasing».

Sono invece 2 i GP individuati direttamente dal testo del Programma.

Beneficiario	Progetto	Status	Fase 1 2007-2013 (mln €)	Fase 2 2014-2020 (mln €)
RFI	Fiumetorto - Ogliastrillo	✓	186,5	153,3
RFI	Metaponto - Sibari	✓	48,6	106,2
RFI	Velocizzazione Catania Bicocca-Targia	✓	4,8	76,1
RFI	Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	✓	41,0	88,0
RFI	Nodo di Palermo: La Malfa/EMS-Carini	<i>In progress</i>	107,0	28,0
RFI	Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	<i>In progress</i>	15,6	61,5
AP Salerno	Salerno Porta Ovest	✓	60,9	85,6
AP Augusta	Potenziamento Porto di Augusta	✓	22,5	74,7
RFI	Potenziamento della linea Catania - Palermo	<i>Nuovo GP</i>	-	Da definire
RFI	Potenziamento della linea Napoli - Bari	<i>Nuovo GP</i>	-	Da definire

N.B.: Gli importi indicati nella tabella sono relativi all'intera fase progettuale al lordo del *funding gap*

(*) Gli importi sono da verificare e definire perché rappresentano il totale dei progetti/lotti candidati per ciascuna delle due linee da potenziare



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

4. Informativa della Commissione Europea



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

5. Presentazione del Regolamento Interno al Comitato di Sorveglianza

Regolamento interno al CdS

- ▶ *Art. 1 – Composizione*
- ▶ *Art. 2 – Compiti*
- ▶ *Art. 3 – Convocazione delle riunioni e trasmissione documentazione*
- ▶ *Art. 4 – Svolgimento delle riunioni e verbali*
- ▶ *Art. 5 – Consultazioni scritte*
- ▶ *Art. 6 – Segreteria Tecnica del Comitato*
- ▶ *Art. 7 – Procedura di modifica del Programma Operativo Nazionale*
- ▶ *Art. 8 – Trasparenza e comunicazione*
- ▶ *Art. 9 – Validità del regolamento e delle norme attuative*



UNIONE EUROPEA



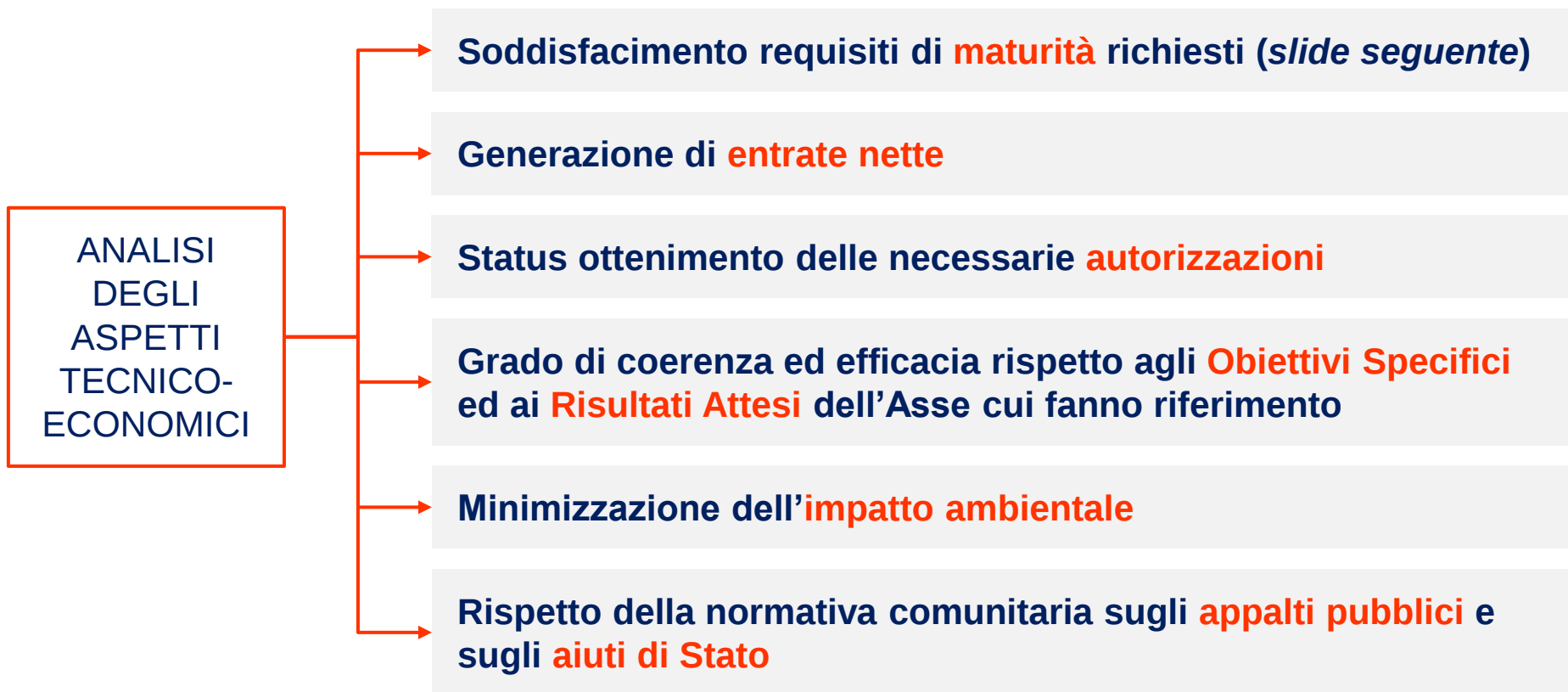
*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

6. Selezione degli interventi

Selezione degli interventi

Principi guida generali e trasversali

Conformemente all'art. 110 del Reg. (UE) 1303/2013, le operazioni cofinanziate saranno selezionate sulla base dei criteri approvati dal **Comitato di Sorveglianza**.



Novità introdotte nel PON Infrastrutture e Reti

Progetti realistici e maturi

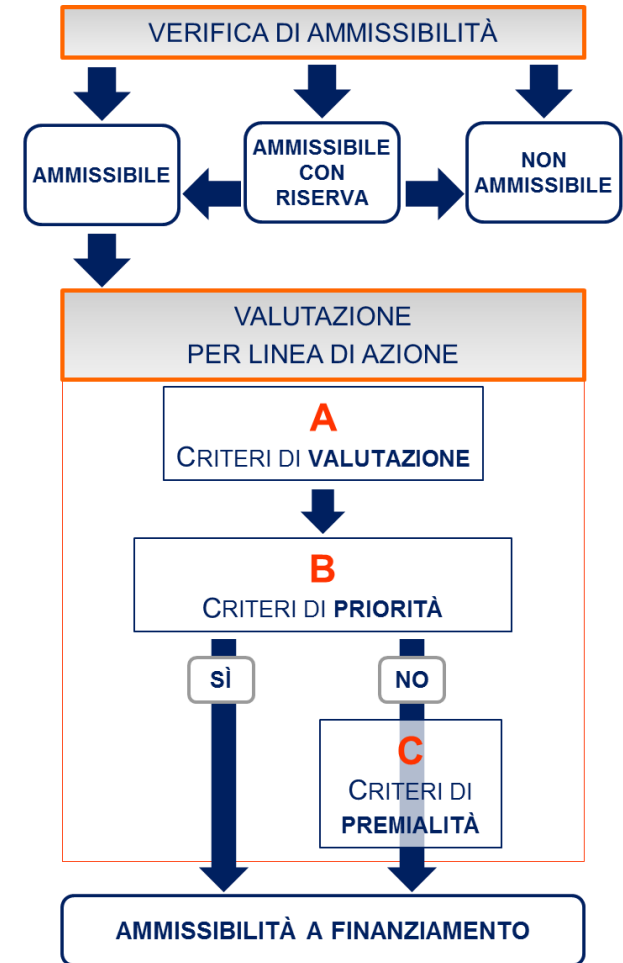
REQUISITI DI UN PROGETTO REALISTICO E MATURO

- 1 Uno **studio di fattibilità** concluso
- 2 Una positiva **analisi costi-benefici** (comprensiva di puntuali costi stimati) che dimostri la fattibilità finanziaria e la necessità di contributi finanziari pubblici
- 3 **VIA e altre valutazioni ambientali** (es. Habitat e Direttiva quadro sull'acqua) concluse, o almeno sufficientemente avanzate (consultazioni con le autorità concluse)
- 4 Un **calendario di attuazione dettagliato**, che specifica le procedure di appalto e le procedure di autorizzazione
- 5 Problematiche di **aiuti di Stato** escluse (es. notifica aiuto compatibile effettuata)

Selezione degli interventi

Novità metodologiche rispetto alla programmazione 2007-2013

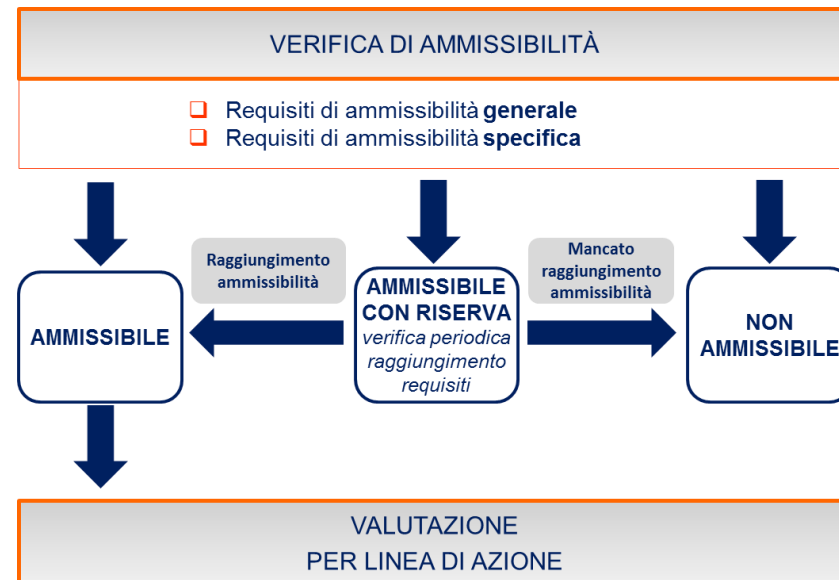
- ▶ Come per la precedente programmazione, l'iter prevede **2 fasi**: una prima **fase di verifica di ammissibilità** degli interventi e una seconda **fase di valutazione** degli interventi per Asse, Risultato Atteso e Linea di Azione.
- ▶ L'esercizio di ponderazione del peso specifico dei criteri di priorità e di valutazione, da effettuare in un secondo momento, verrà condotto nel pieno rispetto del principio di concentrazione delle risorse e in coerenza con l'allocazione finanziaria individuata dal PON Infrastrutture e Reti.
- ▶ La metodologia utilizzata si pone l'obiettivo di individuare criteri "immediati" e misurabili, che siano capaci di **orientare le scelte al finanziamento degli interventi migliori per efficienza nell'allocazione delle risorse ed efficaci nella capacità di conseguire i risultati**.



Selezione degli interventi

Proposta di criteri di ammissibilità

- ▶ I **requisiti di ammissibilità**, senza i quali gli interventi non possono accedere alla fase successiva, prevedono:
 - ❑ requisiti **generali**, trasversalmente applicabili a tutti gli Assi
 - ❑ requisiti **specifici**, modulati in base alle esigenze specifiche della Linea di Azione di riferimento
- ▶ La verifica dell'ammissibilità prevede tre esiti:
 - ❑ **ammissibilità**;
 - ❑ **inammissibilità**;
 - ❑ **ammissibilità con riserva**, che consente agli interventi che non presentano il livello di **maturità progettuale** richiesta di essere comunque sottoposti a verifica periodica, al fine di monitorare l'eventuale raggiungimento dei requisiti necessari per poter accedere alla fase di valutazione.



Selezione degli interventi

Proposta di criteri di valutazione

- ▶ I **criteri di valutazione** sono declinati a livello di Asse e singola Linea di Azione, al fine di misurare l'effettivo contributo di ciascun progetto agli obiettivi del Programma, la sua coerenza con altri piani/programmi nazionali, nonché il soddisfacimento di alcune esigenze strettamente legate alla natura dell'intervento.
- ▶ All'interno della **fase di valutazione** degli interventi sono previste misure di selezione accelerata per i “**progetti prioritari**” (es. completamenti del PON 2007-2013, Grandi Progetti identificati direttamente nel PO e linee di intervento dedicate), mentre per tutti gli altri interventi è previsto il completamento dell'iter con la valutazione dei **criteri di premialità**, volti ad attribuire un punteggio aggiuntivo ai progetti “meritevoli”, nonché a definire la graduatoria di ammissione a finanziamento e quella di *overbooking*.



Gli interventi tecnologici nel PO



Gli interventi tecnologici sono rivolti complessivamente all'incremento della dotazione dei sistemi per un più efficace e sicuro utilizzo delle infrastrutture di trasporto anche in applicazione delle Direttive europee e del Piano d'Azione ITS Nazionale.

- ▶ **gestione della domanda di traffico** stradale
- ▶ piattaforme e strumenti di **info-mobilità**
- ▶ piattaforme e strumenti intelligenti per il **monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico** di merci e di persone (principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.)
- ▶ realizzazione di una **rete unica nazionale della logistica**, favorendo la continuità territoriale con i nodi logistici urbani
- ▶ sviluppo e diffusione dello **Sportello Unico Doganale** e dello **Sportello Unico Marittimo**
- ▶ **SESAR**, sistema di controllo del traffico aereo
- ▶ **ERTMS**, European Rail Traffic Management System
- ▶ ridefinizione di una **Architettura ITS nazionale**

Un Centro di governo per gli ITS



- ▶ Importanza e necessità di un **Centro di governo** che sia al contempo centralizzato e flessibile: è uno degli elementi chiave in base al quale l'Italia sta operando per quanto riguarda i sistemi intelligenti di trasporto.
- ▶ Identificazione, in una prospettiva di miglioramento progressivo e continuo, procedure e processi di governo tali da evitare gli errori dei precedenti periodi di Programmazione.
- ▶ **Istituzione di una cabina di regia tramite cui condurre il coordinamento dei progetti ITS all'interno del Programma.**

Un luogo istituzionalmente e tecnicamente in grado di **applicare la strategia di sviluppo degli ITS**, evitando la proliferazione di sistemi diversi e non interoperabili, così come la sovrapposizione con i sistemi tecnologici locali/regionali e **consentendo la realizzazione di progetti che presentino i requisiti adatti al raggiungimento degli obiettivi di Programma.**



ITS: il quadro di riferimento in continuità...



- ▶ A livello nazionale è possibile identificare quattro livelli di un architettura di sistema nell'ambito e tra i quali si sviluppa l'intera Catena Logistica del Paese :

- ❑ **livello nazionale (centrale)**
- ❑ **livello regionale e/o interregionale**
- ❑ **livello locale**
- ❑ **livello di campo**

- ▶ Rispetto all'architettura delineata, in Italia si sono sviluppate (e sono in corso di implementazione) alcune Piattaforme nazionali individuate, sia a livello tecnologico che normativo, come quelle di riferimento per le operazioni logistiche caratteristiche a livello nazionale.



ITS: ...il flusso logico



City Logistics

Sistemi e Politiche di controllo e gestione del traffico urbano



City Logistics

Sistemi e Politiche di controllo e gestione del traffico urbano

PLN Piattaforma Logistica Nazionale



PCS Port Community System

PLN Piattaforma Logistica Nazionale



Maritime Single Windows



VTS Vessel Traffic Service



Maritime Single Windows



VTS Vessel Traffic Service



Focus ITS: Ammissibilità specifica



Valorizzazione della maturità progettuale e valutazione, anche economica, dell'impatto dell'introduzione e/o dello sviluppo di sistemi ITS

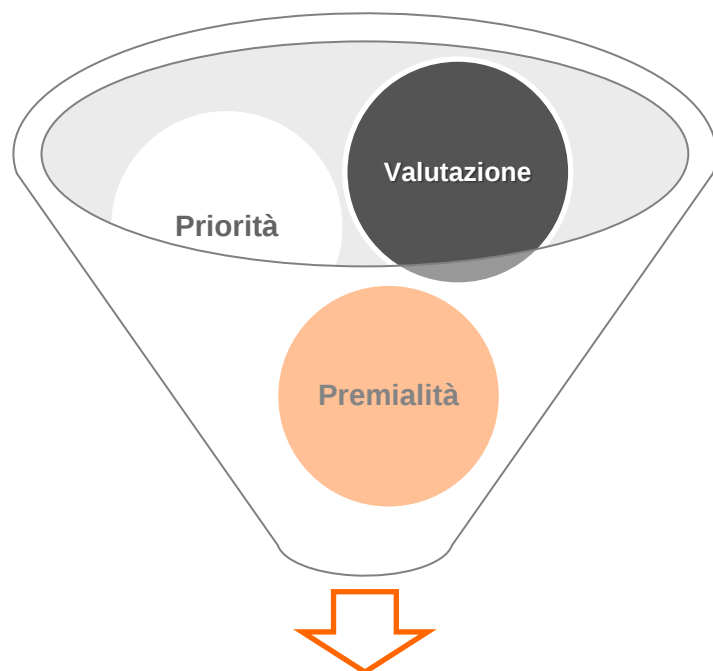
Requisiti di ammissibilità SPECIFICA

	Linea di Azione	Maturità progettuale				
		Studio di fattibilità	Progettazione Preliminare	Progettazione Definitiva	Progettazione Esecutiva	
ERTMS	I.1.1	✓	✓	✓		DPR 207/2010 D.Lgs. 163/06
	I.1.2	✓	✓	✓		
SESAR	I.2.1	✓	✓			Analisi Costi Benefici Intervento Infrastrutturale Vs ITS ITS a) Vs ITS b)
SINGLE WINDOW	II.1.3	✓	✓			
INFOMOBILITY	II.2.2	✓	✓			

Focus ITS: Valutazione peculiare



- Criteri specifici che permettono di individuare progetti in grado di concorrere alle strategie nazionali (e comunitarie) per uno sviluppo coordinato ed integrato dei sistemi ITS



Intelligent Transport System

II.1.3

SINGLE WINDOW

Progetti che concorrono alla creazione ed allo sviluppo della National Maritime Single Windows e dello Sportello Unico Doganale

II.2.2

INFOMOBILITY

Progetti che contribuiscono allo sviluppo di soluzioni funzionali all'Infomobilità Integrata e all'estensione e al rafforzamento delle piattaforme di info-mobilità esistenti

I.1.1, I.1.2

ERTMS

Implementazione dell'ERTMS Work Plan e sviluppo in linea con gli standard tecnici per l'interoperabilità (TSIs)

II.2.1

SESAR

Interventi che contribuiscono allo sviluppo del Programma 4-Flight

Focus ITS: SINGLE WINDOW



- ▶ Progetti che concorrono alla creazione ed allo sviluppo della National Maritime Single Window e dello Sportello Unico Doganale
 - ▶ Progetti individuati dal Programma che contribuiscono alla creazione di una Single Window nazionale che insistono nelle tre aree di riferimento:
 - *Area terrestre (di collegamento da/per le aree portuali e interportuali)*
 - *Area marittima (di collegamento da/per le aree portuali)*
 - *Area portuale/interportuale (area interna ai porti e agli interporti)*
- ▶ Riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci
 - ▶ Creazione di un flusso informativo biunivoco tra le reti nazionali e i nodi logistici nazionali
 - ▶ Sostenibilità Tecnico-Gestionale
 - ▶ *Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici*
 - ▶ Coerenza con le linee di indirizzo dei settori e delle azioni prioritarie tematiche richiamate dal Piano d'Azione Nazionale ITS e dalla Direttiva 40/2010

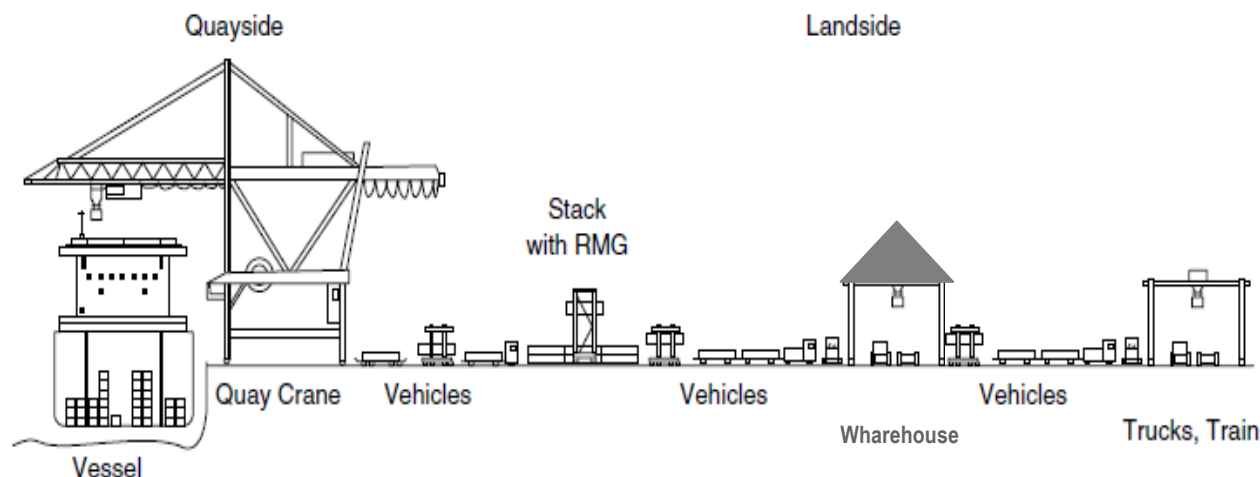
La strategia nazionale



1

VTMIS
AIDA

Port Community System (PCS)



PLN
PIL
AIDA

2

National Maritime Single
Window (NMSW)

Sportello Unico
Doganale

3

National Single Window (NSW)



- ▶ Progetti che contribuiscono allo sviluppo di soluzioni funzionali all'Infomobilità Integrata e all'estensione e al rafforzamento delle piattaforme di info-mobilità esistenti

- ▶ Ottimizzazione dei flussi di traffico
- ▶ Creazione di un flusso informativo biunivoco tra le reti nazionali e i principali nodi logistici nazionali e nodi cittadini
- ▶ Sostenibilità Tecnico-Gestionale
- ▶ *Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici*
- ▶ Sviluppo di soluzioni di Infomobilità che prevedano il coinvolgimento di diverse modalità di trasporto
- ▶ Sviluppo di soluzioni di Infomobilità che coinvolgano aree estese del territorio nazionale
- ▶ Grado di impatto sull'utenza in termini di capillarità e facilità di accesso.
- ▶ Coerenza con le linee di indirizzo dei settori e delle azioni prioritarie tematiche richiamate dal Piano d'Azione Nazionale ITS e dalla Direttiva 40/2010



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

7. Condizionalità ex ante

Tempi di svolgimento del processo di VAS

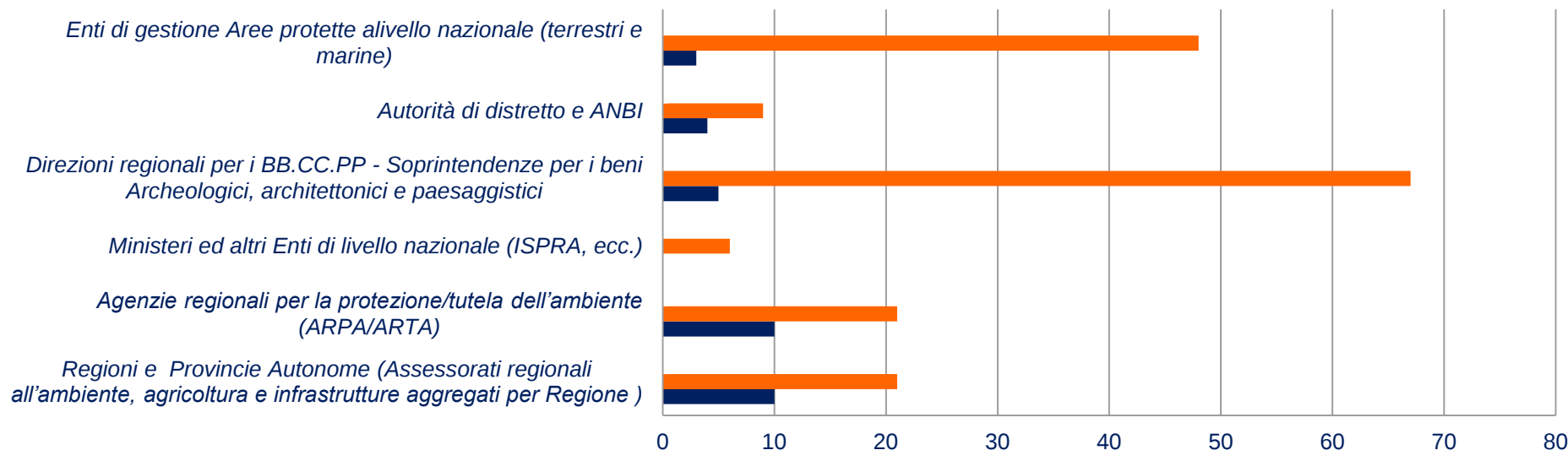
Calendario		Iter VAS	
LUG 15		Interlocuzione con MATTM e MIBACT	Elaborazione documento preliminare ambientale
AGO 15			Avvio formale scoping (07/08/2015)
SET 15			Consultazione soggetti competenti (45 gg tempistica agevolata)
OTT 15			Elaborazione Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica
NOV 15			
DIC 15			
GEN 16		Comunicazione all'Autorità competente e consultazione pubblica (60 gg.)	
FEB 16			Redazione controdeduzioni ed eventuale revisione Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
MAR 16		Istruttoria MATTM per espressione del parere motivato (60 gg tempistica agevolata)	
APR 16			
MAG 16		Predisposizione del DM di concerto	Eventuale revisione Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica

La fase di Scoping della VAS dell'AI

- ▶ Interlocuzione preliminare con MATTM (Autorità Competente per la VAS) e MIBACT sui contenuti del Rapporto di Scoping e sulla tempistica;
- ▶ **Avvio:** 7/8/2015; **Conclusione:** 25/9/2015 (45 gg per tempistica agevolata);
- ▶ Al 20/10/ 2015 i Soggetti con Competenze Ambientali (SCA) hanno inviato 23 contributi entro i termini e di 9 fuori termine per un totale di 32. Tutti sono stati ugualmente considerati nella VAS;
- ▶ Il Rapporto Ambientale integra direttamente, nelle sue varie parti, i contributi pertinenti pervenuti;
- ▶ L'Allegato 3 al RA conterrà il resoconto circostanziato dei contributi e dei passaggi del RA ove stati integrati, o le considerazioni per le quali non lo sono stati.

La partecipazione dei SCA alla fase di Scoping

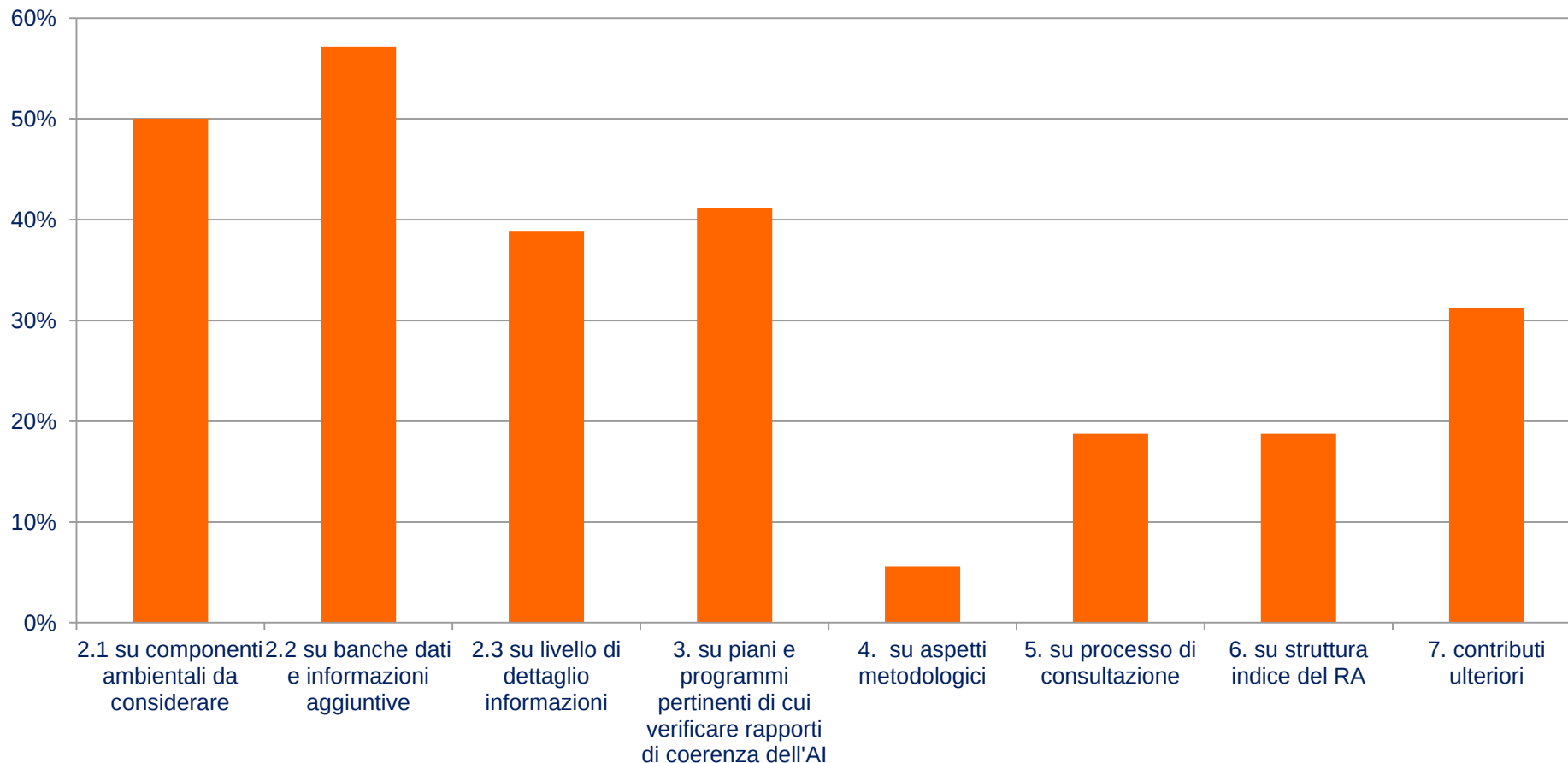
Fig. 3 - Percentuale di partecipazione degli SCA per tipologia di Ente



	Regioni e Province Autonome (Assessorati regionali all'ambiente, agricoltura e infrastrutture aggregati per Regione)	Agenzie regionali per la protezione/tutela dell'ambiente (ARPA/ARTA)	Ministeri ed altri Enti di livello nazionale (ISPRA, ecc.)	Direzioni regionali per i BB.CC.PP - Soprintendenze per i beni Archeologici, architettonici e paesaggistici	Autorità di distretto e ANBI	Enti di gestione Aree protette alivello nazionale (terrestri e marine)
% di partecipazione	48%	48%	0%	7%	44%	6%
■ SCA contattati	21	21	6	67	9	48
■ n° pareri inviati	10	10	0	5	4	3

Oggetto dei contributi SCA che hanno partecipato

Percentuale di SCA che hanno fornito contributi al RPA
per tipologia di contributo (rif: domande del questionario)



Cenni sul Modello di valutazione adottato: passaggi operativi

- 1** Predisposizione della Matrice di valutazione, comprendente nelle righe l'articolazione strategica dell'Allegato Infrastrutture (**Albero degli Scelte**) e nelle colonne il *Sistema degli Obiettivi Ambientali ed economico-sociali di riferimento per la valutazione* assunti dall'AI stesso (derivati dalla sintesi del Quadro Programmatico di riferimento comunitario e nazionale)
- 2** Compilazione in parallelo della Matrice di valutazione e di tanti Dossier valutativi quante sono le *Scelte di AI* da valutare, aggregate per *Area Funzionale di intervento*
- 3** Letture e rappresentazioni grafiche dei risultati della Valutazione Ambientale Strategica

La Matrice di valutazione

ALBERO DELLE SCELTE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE			SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE																	
			OBIETTIVI AMBIENTALI SINTETICI (OAS)							OBIETTIVI ECONOMICO-SOCIALI (OES)									S	G
										Adeguate la programmazione nazionale in materia di infrastrutture strategiche agli indirizzi comunitari e disporre di uno strumento strategico in grado di offrire linee di indirizzo per la programmazione finanziaria delle Amministrazioni pubbliche, alla luce dei vincoli di bilancio, e per le decisioni di investimento degli investitori privati (esigenze dell'AI)										
			OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	pSA	gSA	OES 1	OAS 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	pSE	gSE	Punteggio di Strategicità
Linee strategiche	Obiettivi specifici	Aree funzionali di intervento	Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti	Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico	Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine	Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti	Tutelare il paesaggio e i beni culturali, inclusi i geositi	Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano	Punteggio di Strategicità ambientale	Giudizio di Strategicità ambientale	Assicurare una adeguata accessibilità a tutte le regioni dell'UE, incluse le più distanti e scarsamente popolate	Assicurare una integrazione ottimale delle diverse modalità di trasporto e la loro interoperabilità	Realizzare i collegamenti mancanti nella rete TEN europea e rimuoverne i "colli di bottiglia", in particolare nelle sue sezioni transfrontaliere	Promuovere l'uso efficiente e sostenibile delle infrastrutture, se necessario aumentandone la capacità	Migliorare o conservare la qualità delle infrastrutture in termini di: accessibilità alle diverse categorie sociali, inclusi gli anziani e i disabili; di qualità del servizio; di continuità dei flussi di traffico	Implementare e disporre le applicazioni telematiche e promuovere lo sviluppo di tecnologie innovative	Rimuovere le barriere amministrative e tecniche che ostacolano, in particolare, l'interoperabilità delle reti TEN e la concorrenza	Punteggio di Strategicità economico-sociale	Giudizio di Strategicità economico-sociale	

I Dossier Valutativi

DOSSIER VALUTATIVO PER L'AREA FUNZIONALE: :.....	
1. DESCRIZIONE	
Linea strategica	Cod. + dicitura
Obiettivo specifico	Cod. + dicitura
Descrizione dell'Area Funzionale di intervento	
Principali soggetti coinvolti	
Ambito geografico interessato	
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	
2. IL PERSEGUIMENTO DEL SISTEMA GLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE DA PARTE DELL'AREA FUNZIONALE DI INTERVENTO INDIVIDUATA	
Il perseguimento degli Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)	(contiene una argomentazione circa l'attribuzione di punteggi di performance a ciascun OAS).
Il perseguimento degli Obiettivi Economico-Sociali (OES)	(contiene una argomentazione circa l'attribuzione di punteggi di performance a ciascun OES)
Punteggi Aggregati (con numero e segno delle interferenze rilevate)	PUNTEGGIO DI STRATEGICITA' AMBIENTALE (pSA): Obiettivi Ambientali Sintetici di riferimento (OAS) : ... interferenze positive, ... negative, per un totale di... punti; PUNTEGGIO DI STRATEGICITA' ECONOMICO-SOCIALE (pSE): Obiettivi Economico-sociali di riferimento (OES) : ... interferenze positive, ... negative, per un totale di ... Punti PUNTEGGIO DI STRATEGICITA' (pS) Punti:
Giudizi qualitativi	GIUDIZIO DI STRATEGICITA' AMBIENTALE (gSA): GIUDIZIO DI STRATEGICITA' ECONOMICO-SOCIALE (gSE): GIUDIZIO DI STRATEGICITA' (gS):
3. AGENDA AMBIENTALE DEGLI INTERVENTI CHE IMPLEMENTERANNO L'AREA FUNZIONALE DI INTERVENTO	
	
4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

8. Piano di Rafforzamento Amministrativo

(approvato con DM n.291/RD del 10 agosto 2015)

Piano di Rafforzamento Amministrativo

I «perché» del PRA

Il ***Position Paper Italia*** (rif. Ares 2012/1326063 del 9 novembre 2012) della Commissione europea (CE) ha evidenziato:

- ▶ la necessità di un rafforzamento della complessiva capacità istituzionale ed amministrativa da conseguire nell'ambito delle azioni dell'*Obiettivo generale* «Accrescere la capacità istituzionale e assicurare l'efficienza della pubblica amministrazione»;
- ▶ in particolare, esigenze più immediate di rafforzamento della capacità di gestione dei fondi UE attraverso strategie «personalizzate» e diversificate per ciascuna Amministrazione.

Piano di Rafforzamento Amministrativo

L'Accordo di Partenariato - Italia

- ▶ Redatto in conformità con il regolamento generale sui fondi SIE (UE) del Parlamento e del Consiglio europeo n.1303/2013, artt. 14 -17, ed adottato in esito al negoziato istituzionale in sede nazionale e comunitaria, contiene una *specifica valutazione in tema di rafforzamento della capacità amministrativa delle Autorità coinvolte nella gestione e nel controllo dei Programmi e, se del caso, dei beneficiari* (par. 2.5 e 2.6) da sviluppare con azioni di sistema nell'ambito dell'Obiettivo tematico 11
- ▶ Ha previsto la definizione, per ogni Amministrazione titolare di un Programma, di un Piano di Rafforzamento Amministrativo

Piano di Rafforzamento Amministrativo

Percorso metodologico del PRA

OBIETTIVO GENERALE

Position Paper Italia

Accrescere la capacità
istituzionale e assicurare
l'efficienza della pubblica
amministrazione

Obiettivo Tematico 11

Accordo di partenariato

Capacità istituzionale ed
amministrativa

Il percorso metodologico del PRA

Analisi
dell'assetto
normativo,
procedurale ed
organizzativo
esistente
(strutture e
risorse umane)
e delle criticità

1

Individuazione
dei fabbisogni
di revisione e/o
rafforzamento,
delle azioni da
intraprendere,
delle risorse
da impiegare e
di target
misurabili

2

Monitoraggio
periodico e
revisione e/o
riorientamento
obiettivi
specifici ,
azioni e target

3

Piano di Rafforzamento Amministrativo

Iter di approvazione del PRA del MIT

- ▶ *Luglio 2014 (a partire da):* in accordo con le *Linee guida* del DPS, condivise con la CE, e lo schema logico del PRA allegato, sono state redatte bozze in un percorso in tre fasi volto ad approfondire, con il contributo di tutti i soggetti interni ed esterni all'Amministrazione, gli aspetti dell'analisi, dell'individuazione dei fabbisogni, delle azioni da intraprendere e dei risultati attesi
- ▶ *18 dicembre 2014:* con DM n.557/2014 è stato individuato quale responsabile per la capacità amministrativa e per il PRA il Direttore generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali
- ▶ *14 luglio 2015:* la bozza definitiva di PRA, valutata positivamente dalla CE, è stata trasmessa a corredo del Programma operativo PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, in adesione con la richiesta formulata dalla Commissione europea (nota ref. ARES 969811 del 28 marzo 2014); è seguita approvazione del PO da parte della Commissione europea con Decisione C(2015) 5451 del 29 luglio 2015.

Piano di Rafforzamento Amministrativo

Obiettivi e Azioni del PRA del MIT

► **Consolidamento della struttura di gestione**

- ❑ Rafforzamento del coordinamento tra diversi uffici e strutture ministeriali
- ❑ Massima internalizzazione della gestione del PO con ricorso ad AT per specifiche prestazioni di alta specializzazione

AZIONI: *potenziamento organici, anche mediante meccanismi premiali per incentivare mobilità interna, ed acquisizione eventuale di collaboratori e/o esperti con contratti a tempo determinato*

- ❑ Rafforzamento delle competenze professionali del personale interno in coerenza con funzioni e compiti assegnati

AZIONI: *formazione specialistica mirata (in particolare , materia degli appalti pubblici e aiuti di stato) e stage formativi presso istituzioni nazionali e comunitarie*

Piano di Rafforzamento Amministrativo

Obiettivi e Azioni del PRA del MIT

► **Rafforzamento delle procedure di attuazione**

- Riduzione dei tempi di avvio del Programma

AZIONI: *istituzione di un Gruppo di Valutazione (GdV) a supporto programmazione e selezione e adozione di un regime quadro in materia di infrastrutture di trasporto per ricomprendere casistiche ricorrenti nella programmazione di competenza MIT*

- Miglioramento del processo di acquisizione delle informazioni relative al bacino progettuale (completezza e attendibilità dei dati e tempistica adeguata)

AZIONI: *Realizzazione di una piattaforma di work flow documentale ad uso interno ed esterno (in particolare beneficiari) e implementazione strumenti di lavoro collaborativo*

Piano di Rafforzamento Amministrativo

Obiettivi e Azioni del PRA del MIT

► **Rafforzamento delle procedure di attuazione**

- ❑ Riduzione complessiva dei tempi di risposta all'AdG dai beneficiari e dai soggetti istituzionali coinvolti a vario titolo (Regioni, EE.LL. STM, MATTM, MIBAC, CIPE, etc.)

AZIONI: *governance rafforzata di progetto con costituzione di «task force» interpartenariali per progetti complessi (grandi progetti, progetti in L.O. etc.) e coinvolgimento enti ed amministrazioni competenti al rilascio di pareri, autorizzazioni, nulla-osta a norma di legge*

- ❑ Riduzione dei tempi di individuazione e risoluzione di eventuali criticità attuative degli interventi

AZIONI: *verifiche sulla capacità amministrativa dei beneficiari e misure di accompagnamento mirate per innalzare capacità di realizzazione di opere*

Piano di Rafforzamento Amministrativo

Monitoraggio del PRA

Il PRA, concepito quale strumento operativo a sostegno dell'attuazione del PO, necessita di una rapida implementazione soprattutto nei primi due anni dalla sua approvazione ed impone un monitoraggio da effettuarsi in tempi ravvicinati

Sono previsti *report con cadenza quadrimestrale*:

- ☐ **1° quadrimestre:** 31 maggio (dati al 30 aprile)
- ☐ **2° quadrimestre:** 30 settembre (dati al 31 agosto)
- ☐ **3° quadrimestre:** 31 gennaio (dati al 31 dicembre)

Il Rapporto Annuale di esecuzione del PO conterrà una breve sezione sul PRA

Piano di Rafforzamento Amministrativo

Strumenti per il monitoraggio del PRA

Sono state predisposte *Linee guida e Schede di rilevazione per il monitoraggio dei PRA*, condivise con le Amministrazioni in data 9 ottobre 2015, da inserire (unitamente ai Piani e agli atti di adozione dei medesimi) in una piattaforma informatica dedicata:

- ❑ **Scheda 0** – anagrafica e responsabilità PRA e PO
- ❑ **Scheda 1** – completamento interventi di miglioramento
- ❑ **Scheda 2** – raggiungimento target complessivi di miglioramento
- ❑ **Scheda 3** – Bandi ed attività del PO sinora avviati
- ❑ **Schede 4 e 5** – tempi di realizzazione di bandi e attività del PO e raggiungimento dei target di dettaglio del PRA (*v. PRA allegato C – Diagnosi e azioni di miglioramento sulle principali procedure*)



UNIONE EUROPEA



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

Conclusione dei lavori

Evento di lancio 6 novembre 2015



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Graziano Delrio



La Commissaria europea per la Politica Regionale

Corina Crețu

invitano la S.V.

al convegno

IL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

Una sfida italiana ed europea verso Sud

6 novembre 2015 - Mostra d'Oltremare

Viale J.F. Kennedy, 54 - Napoli

dalle ore 11.00 alle ore 13.30

Evento di lancio 6 novembre 2015

h. 10.30 Registrazione dei partecipanti

h. 11.00 Saluti di benvenuto

Luigi de Magistris *Sindaco di Napoli*

Vincenzo De Luca *Presidente della Regione Campania*

IL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 - Una sfida italiana ed europea verso Sud

h. 11.10

Graziano Delrio *Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Corina Crețu *Commissaria europea alla Politica regionale*

h. 11.50 Contributi

Massimo Deandreis – *Direttore Generale S.R.M. Studi e Ricerche per il Mezzogiorno* –
“L’importanza dei porti e dell’economia marittima per il Mezzogiorno e per il Mediterraneo”

Vincenzo Boccia – *Presidente Comitato tecnico Credito e Finanza di Confindustria* –
“Infrastrutture e sviluppo industriale nel Mezzogiorno”

Sergio Curi – *Senior Researcher C-Log, Università C. Cattaneo-LIUC, Castellanza (Va)* –
“Logistica per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno”

Maria Ludovica Agrò – *Direttore Agenzia per la Coesione Territoriale* – “Il PON e i POR
per una strategia italiana unitaria delle infrastrutture di trasporto”

h. 12.30 Conclusioni

Graziano Delrio – *Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Modera Antonello Perillo, *Caporedattore Centrale Tgr RAI Campania*



APERITIVO



19.00

