Unione Europea
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

REPUBBLICA ITALIANA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

I CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI FINANZIABILI CON IL PON *"INFRASTRUTTURE E RETI"*

Modalità applicative

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

Versione giugno 2020

INDICE

1 Premessa....3
2 Struttura del documento....3
3 Riferimenti normativi....4
4 Ambito di applicazione e destinatari....5
5 Analisi dei criteri e modalità applicative....6
5.1 Principi Orizzontali....6
5.2 Requisiti di ammissibilità....8
5.2.1 Requisiti generali di ammissibilità....8
5.2.2 Assi I e II - Requisiti specifici di ammissibilità....16
5.3 Assi 1 e 2 - Criteri di valutazione....21
5.3.1 Qualità della proposta progettuale....21
5.3.2 Impatto del progetto....30
5.4 Assi 1 e 2 - Criteri di premialità....44
5.4.1 Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale....44
5.4.2 Sviluppo sostenibile....50
5.5 Assi 1 e 2 - Criteri di priorità....53
5.5.1 Completamento di interventi derivanti dalla Programmazione unitaria 2007 - 2013 nel settore dei trasporti (PON Reti e Mobilità 2007 – 2013) e dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS, a condizione che questi interventi siano coerenti con le disposizioni dell'AdP....53
5.5.2 Realizzazione di Lotti dei Grandi Progetti individuati dal Programma che sono in grado di contribuire al completamento della Rete Centrale TEN-T e dei Corridoi Europei....54
5.5.3 Progetti direttamente legati all'implementazione del Master Plan SESAR e degli atti ad esso collegati....54
5.6 Asse 3 – Criteri di valutazione....55
5.6.1 Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione....57
5.6.2 Miglioramento della qualità della spesa rendicontata e di accelerazione della spesa stessa 57
5.6.3 Appropriatezza delle metodologie e delle capacità gestionali proposte rispetto agli obiettivi da raggiungere....57
5.6.4 Qualità delle metodologie e degli standard di controllo previsti....58
5.6.5 Miglioramento della capacità di analisi tecnica e valutazione delle iniziative progettuali....58
5.6.6 Efficacia del Sistema di Gestione e Controllo....58
5.6.7 Tempestiva identificazione delle irregolarità....59
5.6.8 Aderenza ai fabbisogni di AT del PON....59
5.6.9 Sinergia e coordinamento tra i Programmi PON e CEF....59
5.6.10 Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/stakeholder....59
5.6.11 Crescita della trasparenza e dell'informazione con maggiore coinvolgimento della società civile e sull'apertura al confronto partenariale....60
5.6.12 Coerenza tra le attività svolte all'interno delle Aree Logistiche Integrate....60

5.6.13 Realizzazione, per il personale interno, di azioni di formazione tecnico-specialistica in materia ambientale, di appalti e Aiuti di Stato 60
5.6.14 Consolidamento della struttura di gestione 61
5.6.15 Rafforzamento delle procedure di attuazione 61
5.6.16 Trasparenza nella valutazione e nel controllo della qualità 61
5.6.17 Miglioramento dei processi di capacity building 61
5.6.18 Conformità con gli obiettivi di informazione e comunicazione riferiti al complesso della Strategia Nazionale dell'Accordo di Partenariato 61
5.6.19 Conformità ai documenti di pianificazione (Piano di Valutazione, Piano della Comunicazione) 62
5.6.20 Pubblicizzazione presso i cittadini UE dei risultati della Politica di Coesione 62
5.7 Asse 3 – Criteri premialità 62
5.7.1 Riduzione dei tempi di valutazione degli interventi presentati dai Beneficiari 62
5.7.2 Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi 62
5.7.3 Condivisione di buone pratiche riguardanti la qualità della spesa rendicontata e l'accelerazione della spesa 63
5.7.4 Riduzione degli oneri amministrativi 63
5.7.5 Efficienza della ripartizione delle competenze tra i vari livello di governo coinvolti . 63
5.7.6 Incremento del livello di partecipazione degli stakeholders alle consultazioni propedeutiche alle scelte politico-amministrative 63
5.7.7 Cooperazione rafforzata tramite Accordi di Programma Quadro, Tavoli di governance e di coordinamento o appositi Protocolli di Intesa 63
5.7.8 Rafforzamento del coordinamento tra i diversi uffici e le diverse strutture ministeriali 64
5.7.9 Analisi di rischio delle progettualità finanziate 64
5.7.10 Promozione di processi di consultazione pubblica 64
5.7.11 Realizzazione di piattaforme web aperte al pubblico 64

1 Premessa

A seguito dell'approvazione del PON IeR 2014/20 con Decisione C(2020) 2604 del 22.04.2020 è stato ritenuto necessario l'adeguamento dei Criteri di selezione al nuovo testo del PO, con particolare riferimento alle aperture programmatiche in materia di ammissibilità e dei criteri di valutazione per le operazioni afferenti alle linee di azione I.1.1, I.1.2 e II.2.1.

Il presente documento tiene conto delle suddette modifiche e rappresenta lo strumento principale per l'interpretazione e l'applicazione dei criteri di selezione.

2 Struttura del documento

Il presente documento ricalca la struttura dei diversi requisiti e criteri di ammissibilità, selezione e valutazione approvati. Difatti, verranno fornite le informazioni per la corretta interpretazione e applicazione per:

- requisiti di ammissibilità, siano essi generali o specifici;
- criteri di valutazione, premialità e priorità per gli Assi I e II;
- criteri di valutazione e premialità per l'Asse III.

Ogni paragrafo o sotto-paragrafo, coincidente con il requisito di riferimento, conterrà le seguenti informazioni:

- Asse e Linea di Azione di riferimento;
- Metodologia di interpretazione/applicazione del criterio e della ponderazione del peso;
- Elenco esemplificativo della documentazione da apportare in fase di presentazione dell'iniziativa progettuale.

In considerazione delle modifiche intercorse di cui alle premesse, gli strumenti operativi per la valutazione e la selezione delle operazioni candidate sono i seguenti:

- **allegato 4**: format di scheda di ammissibilità generale – Assi I e II
- **allegato 5:** format di scheda di ammissibilità generale – Asse III
- **allegato 6.1:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea I.1.1
- **allegato 6.2:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea I.1.2
- **allegato 6.3:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea I.2.1
- **allegato 6.4:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea II.1.1
- **allegato 6.5:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea II.1.2
- **allegato 6.6:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea II.1.3

- **allegato 6.7:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea II.2.1
- **allegato 6.8:** format di scheda di valutazione e premialità - scheda di valutazione definitiva - linea II.2.2
- **allegato 6.9**: format di scheda di valutazione e premialità – scheda di valutazione definitiva progettazioni
- **allegato 7.1:** format di scheda di valutazione e premialità - linea III.1.1
- **allegato 7.2:** format di scheda di valutazione e premialità - linea III.1.2
- **allegato 7.3:** format di scheda di valutazione e premialità - linea III.1.3
- **allegato 7.4:** format di scheda di valutazione e premialità - linea III.1.4
- **allegato 8:** format di verbale di valutazione finale del Gruppo di Valutazione.

Infine, per quanto riguarda i criteri suddivisi in sub-criteri in tema ambientale, il valore che verrà considerato nel processo di valutazione farà riferimento alla media dei sub criteri considerati, onde evitare di sovrastimare gli aspetti ambientali rispetto alle altre dimensioni progettuali.

Infine, si precisa che con riferimento all'ASSE III – Assistenza tecnica, in ragione della natura trasversale agli Assi prioritari e delle specificità gestionali e attuative si è prevista una trattazione specifica.

3 Riferimenti normativi

I riferimenti normativi a livello comunitario sono i seguenti:

- **Reg. (UE) n. 1301/2013** del Parlamento e del Consiglio, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" e che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006;
- **Reg. (UE) n. 1303/2013** del Parlamento e del Consiglio, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio;
- **Reg. (UE) n. 1315/2013** del Parlamento e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- **Reg. di esecuzione (UE) n. 215/2014** della Commissione, che stabilisce norme di attuazione del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi

e la pesca per quanto riguarda le metodologie per il sostegno in materia di cambiamenti climatici, la determinazione dei target intermedi e dei target finali nel quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione e la nomenclatura delle categorie di intervento per i fondi strutturali e di investimento europei;

- **Reg. (UE) n. 2018/1046** del Parlamento europeo e del Consiglio, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione e che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE) n. 966/2012
- **Commissione Implementing Regulation 6/2017** del 05 gennaio 2017, concernente il piano europeo di implementazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario;
- **Reg. di esecuzione (UE) n. 1011/2014** della Commissione, recante modalità di esecuzione del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i modelli per la presentazione di determinate informazioni alla Commissione e le norme dettagliate concernenti gli scambi di informazioni tra beneficiari e Autorità di Gestione, Autorità di Certificazione, Autorità di Audit e Organismi Intermedi.
- **Accordo di Partenariato con l'Italia** approvato con Decisione di esecuzione della Commissione C(2014) 8021 del 29.10.2014;
- **Accordo di Partenariato con l'Italia** approvato con Decisione di esecuzione della Commissione C(2020) 174 del 20.01.2020 che modifica la decisione C(2014) 8021.
- Documento descrittivo del Sistema di Gestione e Controllo del PO, unitamente al Manuale Operativo delle Procedure e relativi allegati;
- Ulteriori disposizioni normative di attuazione ed esecuzione.

Infine, l'**Allegato III del Reg. (UE) 1011/2014** "Modello che descrive le funzioni e le procedure in essere dell'Autorità di Gestione e dell'Autorità di Certificazione", nel descrivere l'organizzazione e le procedure dell'Autorità di Gestione, prevede "Procedure di valutazione, selezione e approvazione delle operazioni che ne garantiscano anche la conformità, per tutto il periodo di attuazione, alle norme applicabili (articolo 125, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1303/2013), ivi compresi istruzioni e orientamenti che garantiscano il contributo delle operazioni, conformemente all'articolo 125, paragrafo 3, lettera a), punto i), del regolamento (UE) n. 1303/2013, alla realizzazione degli obiettivi e dei risultati specifici delle pertinenti priorità, e procedure volte a garantire la non selezione di operazioni materialmente completate o pienamente realizzate prima della presentazione della domanda di finanziamento da parte del beneficiario (comprese le procedure utilizzate dagli organismi intermedi nel caso in cui la valutazione, la selezione e l'approvazione delle operazioni siano state delegate)".

4 Ambito di applicazione e destinatari

Il presente documento è indirizzato ad un duplice insieme di *stakeholder*:

- interni, ossia i componenti dei Gruppi di Valutazione e Selezione delle operazioni, di cui al Si.Ge.Co. par. 2.2.3.4 "Procedura di valutazione selezione e approvazione delle operazioni.",

in quanto funzionale all'applicazione di una metodologia unica e codificata per garantire uniformità di giudizio in contesti progettuali assimilabili;

- esterni, ossia i potenziali Beneficiari, così da fornire informazioni immediate sia sui contenuti da inserire nella proposta progettuale, migliorandone la qualità, sia sulla documentazione da presentare a corredo della stessa, velocizzando il processo di selezione e valutazione dei progetti candidati.

5 Analisi dei criteri e modalità applicative

5.1 Principi Orizzontali

I principi orizzontali, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 19 del TFUE e dagli artt. 5,6, 7 e 8 del Reg. (UE) 1303/2013, non sono limitati alla singola operazione selezionata e, pertanto, devono essere interpretati come delle regole generali di strutturazione dei progetti da parte dei potenziali Beneficiari e di valutazione degli stessi da parte dell'Autorità di Gestione. Con riferimento ai singoli principi orizzontali, in particolare si evidenzia quanto segue:

- **Partenariato e *governance* a più livelli** (art. 5 Reg. (UE) 1303/2013)**:** in considerazione della gerarchia di gestione dei Programmi Operativi cofinanziati dai Fondi SIE, la Commissione Europea ha approvato il **Codice di Condotta Europeo sul Partenariato**. Tale codice di condotta, oltre a definire la struttura, i partecipanti e i meccanismi di gestione dell'Accordo di Partenariato e dei Comitati di Sorveglianza dei singoli Programmi prevede un esplicito richiamo al "rafforzamento delle capacità istituzionali dei partner, in particolare per quanto riguarda i piccoli enti locali, le parti economiche e sociali e le organizzazioni non governative, al fine di aiutarli a partecipare con efficacia alla preparazione, all'attuazione, alla sorveglianza e alla valutazione dei programmi." Quanto premesso implica la necessità di valutare i progetti candidati a partire dall'analisi del Beneficiario, della sua capacità di gestione progettuale e delle sue possibili carenze, al fine di identificare *ab origine* eventuali criticità e predisporre, nel caso di operazioni ritenute ammissibili, dei percorsi di affiancamento e rafforzamento specifici alle contingenze amministrative dell'Ente/soggetto che ha candidato l'operazione. La *ratio* della disposizione risiede nella volontà di creare un ecosistema di attori che, in maniera coordinata, costruttiva e condivisa, possano vertere sinergicamente al corretto utilizzo delle risorse a disposizione e al rispetto della normativa vigente, migliorando progressivamente le *performance* attuative degli interventi selezionati e, di conseguenza, del Programma Operativo;
- **Conformità al diritto dell'Unione e nazionale** ("il diritto applicabile" di cui all'art. 6 del Reg. (UE) 1303/2013)**:** il Beneficiario, così come il Gruppo di Valutazione, deve essere consapevole della normativa comunitaria e nazionale applicabile. Pertanto, in fase di candidatura/valutazione, dovranno essere investigate tutte le informazioni relative alla normativa generale e settoriale applicabile. A livello esemplificativo, vale evidenziare gli aspetti legati:
    - Tematica ambientale (es. VIA, rispetto del TUA, ecc.);

- Appalti pubblici (es. trasparenza, concorrenza, ecc.);
- Condivisione del progetto nelle sedi previste (es. Conferenza di Servizi, ALI, ecc.);
- Aiuti di Stato e Generazione di entrate.

Quanto sopra corrisponde alla duplice necessità di garantire qualità progettuale e velocità nelle procedure di selezione ivi comprese quelle afferenti l'ASSE III - Assistenza tecnica che si caratterizza per specificità gestionali e attuative. L'assenza, difatti, della documentazione attestante, ad esempio, il rispetto della normativa ambientale implica necessariamente l'aggravamento delle procedure di valutazione, con contestuale rallentamento nella finalizzazione dell'iter di inserimento della proposta candidata nel parco progetti del Programma.

- **Promozione della parità fra uomini e donne e non discriminazione** (art. 7 del Reg. (UE) 1303/2013). Il principio orizzontale, rientrante all'interno della generale strategia di uguaglianza e non discriminazione condotta dall'Unione, può essere perseguito e attestato attraverso diverse opzioni. A titolo esemplificativo, si può far riferimento a:
  - **Documentazione attestante** il rispetto della parità di genere a livello retributivo;
  - **Accordi o intese aziendali** che dimostrino la coerenza delle politiche adottate per favorire la genitorialità;
  - **Documentazione di gara**, soprattutto nel caso di affidamento di servizi, che richiami esplicitamente le clausole di non discriminazione (ai sensi, ad es., delle leggi 903/77 e 125/91, e dei decreti legislativi 215/03 e 216/03);
  - **Eventuali certificazioni di enti comunitari o nazionali indipendenti** in cui si certifica la coerenza dell'ambiente di lavoro alle strategie comunitarie.
- **Sviluppo sostenibile** (art. 8 del Reg. (UE) 1303/2013): devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi. Le attestazioni relative, in fase di candidatura, devono pertanto garantire il rispetto della normativa applicabile specificando, ad esempio:
  - La riduzione delle emissioni di CO2 o di agenti inquinanti;
  - Eventuali impatti relativi alla riduzione dell'inquinamento acustico;
  - Tecnologie utilizzate in ottica di sostenibilità ambientale e di riduzione del consumo di suolo;
  - Piano di gestione dei rischi di progetto e inserimento in eventuali meccanismi di protezione civile in occasione di potenziali catastrofi.

5.2 Requisiti di ammissibilità

5.2.1 *Requisiti generali di ammissibilità*

1. Localizzazione nei territori delle regioni meno sviluppate

Il PON FESR Infrastrutture e Reti 2014 – 2020 è esclusivamente destinato ad investimenti da realizzare condurre nelle **Regioni Meno Sviluppate** (RMS), il cui PIL pro capite è inferiore al 75 % della media del PIL dell'UE-27 (art. 90, par. 2, lett. a) del Reg. (UE) 1303/2013).

Per quanto riguarda l'Italia, le RMS sono:

- Campania;
- Basilicata;
- Puglia;
- Calabria;
- Sicilia.

Vale evidenziare, con specifico riferimento agli interventi tecnologici, come questi, in diversi casi e per loro stessa natura, non possano essere ricondotti ad un ambito territoriale ben individuato. Difatti, trattandosi di infrastrutture immateriali e data la rilevanza nazionale del PON e degli *stakeholder* coinvolti, i sistemi e/o le componenti applicative sviluppate devono essere intese come "a servizio" delle aree geografiche ammissibili.

Quanto sopra è evidente nei casi in cui lo stesso PON verta al finanziamento di sistemi tecnologici a carattere nazionale (es. *National Single Window* di cui alla Direttiva 65/2010): interpretare in maniera restrittiva il requisito della localizzazione territoriale degli interventi, di fatto, precluderebbe l'ammissibilità di tutti i progetti tecnologici che presentano una componente informatica centrale/centralizzata, con conseguente impatto sulla strategia complessiva del Programma stesso e correlata capacità di raggiungere gli obiettivi attuativi e finanziari previsti.

2. Conformità con la strategia e i contenuti dell'Accordo di Partenariato e del PON Infrastrutture e Reti, nonché con le priorità di investimento ed i risultati attesi delineati nell'Obiettivo Tematico 7

L'art. 9 del Reg. (UE) 1303/2013 elenca gli 11 Obiettivi Tematici (OT) che sono tradotti in priorità specifiche per i singoli fondi SIE.

Nel caso del PON Infrastrutture e Reti 2014 – 2020, l'OT di riferimento è il n. 7, ossia "promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete". L'Accordo di Partenariato, in particolare, evidenzia come le criticità riguardino "sia la dotazione di infrastrutture, sia i servizi forniti attraverso di esse a cittadini

e imprese". A fronte di ciò, sempre nell'Accordo di Partenariato sono riportati i nodi irrisolti in materia di infrastrutture e trasporti:

- sbilanciamento dei traffici, sia di merci, sia di passeggeri, verso la modalità stradale a discapito di altri modi di trasporto meno impattanti dal punto di vista ambientale;
- inadeguata dotazione infrastrutturale che condiziona negativamente la competitività del sistema Paese, tanto nelle aree a domanda elevata, spesso caratterizzate da problemi di congestione, quanto in quelle in ritardo di sviluppo, dove la debolezza delle reti infrastrutturali frena le opportunità di crescita
- ritardi specifici del sistema logistico, segnalati dalla sua scarsa fluidità, debole interconnessione inter-modale, arretratezza nell'offerta di servizi, eccessiva presenza di rotture di carico
- debolezze strutturali degli assetti normativi, regolatori e pianificatori, rispettivamente caratterizzati da elevata complessità, scarsa indipendenza decisionale (un limite che potrebbe essere superato in prospettiva grazie al recente avvio operativo della nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti) e insufficiente attenzione riservata alle funzioni di valutazione selettiva degli investimenti pubblici, di programmazione integrata delle opere e di monitoraggio sistematico dei loro impatti (anche in questo caso, la nomina dei "responsabili" di ciascuno dei nove corridoi della rete centrale europea operata dalla Commissione nel marzo di quest'anno potrà costituire un utile riferimento unitario, anche diretto a ricercare il necessario coordinamento con i competenti livelli nazionali);
- modesta partecipazione privata al finanziamento delle infrastrutture trasportistiche che, se è in parte riflesso delle incertezze menzionate al punto precedente, finisce per aggravare alla finanza pubblica di oneri non più sostenibili con le attuali restrizioni di bilancio.

Pertanto, per rispettare il requisito generale in parola, il Beneficiario/Gruppo di Valutazione dovrà considerare le seguenti variabili:

- *Shift* modale dalla gomma ad altre modalità di trasporto, in primis ferroviario;
- Contributo all'ammodernamento del sistema logistico nazionale, coerentemente con le strategie nazionali in materia legate, ad es., al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica o all'implementazione della *National Single Window* di cui alla Direttiva 65/2010;
- Eventuale compartecipazione, se prevista dal PON, di capitale privato nel finanziamento dell'operazione.

Vale evidenziare come i singoli sotto requisiti, qui sinteticamente riportati, sono collegati a specifici criteri di valutazione/premialità, cui si rimanda per gli aspetti di dettaglio informativo del caso.

Con riferimento all' ASSE III del PON conformemente a quanto previsto dall'articolo 59 del Regolamento UE n. 1303/2013, sono previste azioni di assistenza tecnico-specialistica e di

accompagnamento a favore dell'Autorità di Gestione, Autorità di Audit e Autorità di Certificazione del Programma finalizzate a sostenere attività di preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di rete, risoluzione dei reclami, controllo e audit.; Aazioni intese a ridurre gli oneri amministrativi a carico dei beneficiari, compresi sistemi elettronici per lo scambio di dati, e azioni mirate a rafforzare la capacità delle autorità degli Stati membri e dei beneficiari di amministrare e utilizzare tali fondi; azioni tese a rafforzare la capacità dei partner interessati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera e), e per sostenere lo scambio delle buone prassi tra tali partner.

Raccomandazioni per l'applicazione del criterio

Per la verifica del requisito, dovranno essere forniti tutti i documenti atti a dimostrare la coerenza strategica del progetto candidato sia alla strategia di investimento complessiva del Beneficiario sia alle strategie nazionali e comunitarie rilevanti per la tipologia di operazione considerata.

3. *Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali*

Il requisito in parola fa riferimento all'impossibilità, sancita normativamente, di finanziare due volte gli stessi costi sostenuti (art. 65, par. 11 del Reg. (UE) 1303/2013 e art. 129 par. 1 del Reg. (UE, EURATOM) 966/2012)).

Raccomandazioni per l'applicazione del criterio

Tale requisito deve essere dimostrato dal Beneficiario. In particolare, dovranno essere fornite tutte le ***informazioni/dichiarazioni****, che risulteranno cogenti e che certificano il rispetto dei principi sopra richiamati.*

Nell'iter di selezione del PON è, pertanto, previsto come il potenziale Beneficiario debba fornire una dichiarazione di impegno in tal senso, da presentare in fase di candidatura della proposta progettuale, corredata da eventuale ulteriore documentazione a supporto.

Quanto sopra al fine di consentire di garantire l'univocità di finanziamento e/o di rendicontazione.

4. *Rispetto dei criteri di demarcazione con altri fondi e con altri POR/PON al fine di evitare eventuali sovrapposizioni*

Il PON è dedicato al finanziamento delle seguenti priorità:

- **Asse 1**
    - Completare e migliorare i livelli di servizio e la sicurezza delle infrastrutture contribuendo a rimuovere le condizioni di rischio al fine di promuovere una mobilità sicura e sostenibile nonché mitigare gli impatti collegati al

cambiamento climatico per le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle quattro 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**]. In particolare, si fa riferimento alle direttrici **i)** Napoli – Bari, **ii)** Salerno – Reggio Calabria e **iii)** Messina – Catania - Palermo.

- Completare e migliorare i livelli di servizio e la sicurezza delle infrastrutture, contribuendo a rimuovere le condizioni di rischio al fine di promuovere una mobilità sicura e sostenibile nonché mitigare gli impatti collegati al cambiamento climatico per le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della **rete globale**], ossia si considereranno interventi per la rete *comprehensive* di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale.

  Per quanto riguarda, inoltre, il *deployment* dell'ERTMS, il PON finanzierà, sinergicamente con il CEF, sia interventi sulla rete *core* che sulla rete *comprehensive*.

- Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del **Cielo Unico Europeo (SESAR).**

- **Asse II**

  - 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**]. I porti destinatari delle risorse sono **i)** Augusta; **ii)** Bari; **iii)** Gioia Tauro, **iv)** Napoli; **v)** Palermo; **vi)** Reggio Calabria; **vii)** Taranto. Gli interporti di riferimento sono, invece, **i)** Nola; **ii)** Marcianise; **iii)** Bari.

  - 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.** Gli interventi si concentreranno nelle Aree Logistiche Integrate (ALI) già individuate nel PO: **i)** Quadrante sud orientale della Sicilia; **ii)** Polo Logistico di Gioia Tauro; **iii)** Sistema Pugliese; **iv)** Logistica Campana; **v)** Quadrante occidentale della Sicilia.

    A tal proposito, si riporta di seguito la definizione di ultimo miglio considerata, in coerenza con quanto inserito nel testo del PON così come riformulato e presentato per approvazione al Comitato di Sorveglianza di giugno 2017:

Coerentemente a quanto definito per le reti TEN-T nell'ambito della stesura dei Piani di Lavoro (ex. art. 47 del Regolamento (UE) N. 1315/2013) rientrano negli interventi di ultimo miglio le seguenti azioni:

- *Miglioramento degli standard delle sezioni di ultimo miglio dell'infrastruttura del corridoio nelle aree urbane (sezioni del corridoio di ultimo miglio):*
  - *miglioramento delle interconnessioni tra i nodi di trasporto centrale e tra le modalità di trasporto nei nodi urbani centrali o dei nodi urbani in cui risiede un nodo core*
  - *Progetti che interessano i collegamenti del corridoio di rete ferroviaria e stradale nelle aree urbane, comprese le stazioni, i binari, ecc., nonché le giunzioni.*
- *Miglioramento degli standard e delle prestazioni dei collegamenti di ultimo miglio ai nodi di trasporto core (collegamenti ai corridoi di ultimo miglio):*
  - *Progetti che interessano i collegamenti ferroviari e stradali che interconnettono il corridoio con un nodo di trasporto core e possibili alternative per risolvere carenze di capacità.*
- *Miglioramento delle interconnessioni tra i nodi di trasporto core e tra i modi di trasporto nei nodi urbani core (progetti nel nodo urbano core):*
  - *Progetti relativi alle linee regionali, suburbane, metropolitane o tranviarie (e strutture di scambio situate al loro interno) che si collegano direttamente ad almeno un nodo di trasporto core in un'area urbana centrale dove i servizi sono gestiti verso altri nodi urbani core appartenenti al network core.*
- *Le iniziative orizzontali nelle aree urbane core per promuovere l'interconnessione tra modi di trasporto diversi e soluzioni di trasporto sostenibili sia per i passeggeri che per le merci (altri progetti nel nodo urbano core):*
  - *ICT, ITS, combustibile pulito (o altri trasporti sostenibili e mobilità) che vengono attuati in aree urbane centrali o a scala territoriale che coinvolgono almeno una zona urbana core. Questi possono anche includere qualsiasi altra misura soft o amministrativa per la promozione del trasporto integrato e della mobilità nell'area urbana core verso la Mobilità come soluzioni di servizio (compreso ad es., i diritti dei passeggeri ecc.).*
- *La mitigazione degli effetti negativi del traffico a lunga distanza lungo il corridoio che attraversa le aree urbane:*
  - *Un corridoio ferroviario e una strada tangenziale, indipendentemente dalla loro classificazione come core o comprehensive, a condizione che siano implementati per mitigare gli impatti ambientali associati alle sezioni del corridoio esistente.*

- Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (**Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, UIRNet, Port Community System**). Gli interventi saranno, pertanto, focalizzati **i)** alla creazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli; **ii)** alla creazione presso i nodi logistici di piattaforme logistiche integrate e/o interoperabili con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet, **iii)** Sviluppo di PCS relativamente alle Autorità di Sistema Portuale di cui al PSNPL.
- 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.]. In particolare, si dovrà far riferimento al finanziamento di interventi inerenti la comunicazione tra rete nazionale e nodi metropolitani, ferma restando la demarcazione con gli interventi analoghi ma di impatto locale, sulla base della strategia nazionale in ambito ITS.

Raccomandazioni per l'applicazione del criterio

Sulla base di quanto sopra esposto, i Beneficiari dovranno presentare proposte progettuali che ricalchino le priorità di investimento geografiche e tematiche del PON, unitamente alla documentazione attestante la coerenza dei progetti con i piani settoriali (es. PSNPL, Piano Nazionale ITS, Piano di Implementazione ERTMS al sud Italia, ecc.).

5. **Dotazione da parte del beneficiario di una struttura gestionale adeguata ed improntata ispirata ad un sistema di gestione degli interventi secondo criteri di qualità nel rispetto degli obblighi normativi (ed in particolare al mantenimento di una contabilità separata, di sottoposizione a ispezioni e controlli, di conservazione dei documenti, di informazione e pubblicità, di avvio e conclusione delle operazioni, di messa a disposizione delle informazioni legate al monitoraggio fisico, finanziario, procedurale ed ambientale)**

Il Beneficiario, in fase di candidatura, deve dimostrare di possedere una struttura organizzativa tale da garantire il corretto utilizzo delle risorse del Programma. In particolare, l'impianto l'organizzativo deve essere coerente con i principi di separazione delle funzioni – nel caso, ad esempio, separazione della funzione di audit interno rispetto alla gestione del progetto e rispondente alle diverse fasi del ciclo di vita del progetto. Deve essere identificato un **responsabile** del progetto che rappresenti l'interfaccia con l'Autorità di Gestione. Tale ruolo deve essere attestato evidenziato da apposito atto scritto od ordine di servizio (nel caso di Enti Pubblici).

Nel caso di potenziali Beneficiari che hanno gestito o gestiscono operazioni cofinanziate da Fondi Strutturali o altri Fondi Europei, la capacità amministrativa potrà essere attestata anche attraverso relazioni o altra documentazione relativa all'esito delle progettualità

precedentemente condotte, ai controlli nazionali e comunitari superati e ai risultati (in termini di spesa e attuativi) raggiunti.

Il Beneficiario deve altresì di essere in grado di monitorare, attraverso le pratiche e gli strumenti in uso, l'avanzamento fisico, finanziario e procedurale dell'intervento, mediante anche l'utilizzo di *focus* di analisi relativi agli aspetti ambientali dell'operazione candidata.

Nel caso di certificazioni di qualità (es. ISO o equivalenti), l'invio della documentazione attestante la bontà dei processi e degli strumenti utilizzati contribuirà a fornire un panorama informativo completo

Infine, il sistema contabile deve essere coerente con l'art. 125, par. 4, lett. b) del Reg. (UE) 1303/2013 in materia di contabilità separata o codificazione contabile adeguata per le transazioni relative all'operazione.

Raccomandazioni per l'applicazione del criterio

Il potenziale Beneficiario dovrà inserire, già in fase di candidatura dell'operazione, gli elementi atti a delineare la struttura amministrativa e di gestione (profili, funzioni, Uffici coinvolti) che verrà, una volta selezionato l'intervento, perfezionata e esplicitata nella Convenzione di finanziamento stipulata con l'Autorità di Gestione.

6. Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato

Analogamente al criterio precedente, è onere del Beneficiario dimostrare il rispetto della normativa ambientale. L'invio della correlata documentazione, unitamente ad eventuali allegati tecnici e/o ai pareri richiesti è di fondamentale importanza per il corretto svolgimento dell'iter di selezione e valutazione, coerentemente con il principio orizzontale di **sviluppo sostenibile**.

La presentazione, inoltre, dei vincoli ambientali rispettati, così come la panoramica normativa di riferimento tende a facilitare le attività del Gruppo di Valutazione.

Infine, il Beneficiario deve presentare, in fase di candidatura, tutte le informazioni relative alla capacità amministrativa legata alla gestione degli appalti pubblici (es. altri appalti condotti in senso assoluto e/o assimilabili a quelli oggetto della proposta progettuale) così come tutte le informazioni relative alla coerenza del progetto alla normativa sugli Aiuti di Stato.

Difatti, eventuali approfondimenti che si rivelassero necessari per lacunosità delle informazioni fornite costringerebbe il Gruppo di Valutazione ad interrompere la propria attività e le operazioni di valutazioni per richiedere gli approfondimenti del caso.

Con riferimento all'ASSE III, del quale beneficiario è lo stesso MIT, è stato ritenuto opportuno rimandare sia alle procedure interne proprie dell'Amministrazione previste dalla normativa vigente in materia di appalti pubblici sia a quelle descritte nel SIGECO e nel MOP.

Raccomandazioni per l'applicazione del criterio

Il potenziale Beneficiario dovrà delineare l'impianto normativo di riferimento per tipologia di operazione (es. Intervento da sottoporre a VIA o altre procedure in ambito ambientale) e il relativo stato dell'arte dell'iter procedurale e autorizzativo. Tale previsione si applica anche alle operazioni in fase di progettazione, per le quali si dovrà esplicitare la tipologia e lo stato dell'arte delle analisi tecnico-ambientali di riferimento.

Inoltre, dovranno essere fornite tutte le informazioni relative alle verifiche condotte dal Beneficiario in materia di rispetto della normativa sugli Aiuti di Stato e all'eventuale notifica già inviata ai preposti organi nazionali e comunitari.

Infine, il presente requisito risulta essere particolarmente rilevante nel caso di "ammissibilità con riserva" dell'intervento. Infatti, nel caso il di mancato completamento dell'iter di assoggettabilità a VIA o di notifica per Aiuti di Stato, questo non viene considerato come vincolante per l'ammissione a finanziamento, fermo restando la non certificabilità delle spese o, nel caso di notifica per Aiuti di Stato da presentare/in corso di valutazione da parte della CE, la stessa ammissibilità delle spese richieste a rimborso.

Quanto sopra implica che, per poter avviare il circuito finanziaria per il progetto di riferimento, dovranno esaurirsi le procedure amministrative-burocratiche necessarie per il completamento approvativo dell'operazione, così da soddisfare le riserve del Gruppo di Valutazione.

7. Presentazione di un cronoprogramma di attuazione dettagliato, che specifichi l'intero iter di attuazione sino alla messa in esercizio, incluse le procedure di appalto e le procedure di autorizzazione necessarie. Per quanto riguarda le candidature "in fase di progettazione", il cronoprogramma deve evidenziare la conclusione della fase attuativa in coerenza con la tempistica del Programma

La proposta progettuale deve essere corredata da un cronoprogramma che riepiloghi sia le singole fasi attuative del progetto sia il corrispondente *trend* di spesa. Senza queste informazioni, l'Autorità di Gestione non può valutare compiutamente il contributo all'attuazione del Programma che il singolo progetto apporta, rendendo difficile le attività di sorveglianza e le correlate azioni legate alle previsioni finanziarie del PON.

Inoltre, l'indicazione delle procedure di appalto ipotizzate o effettuate per l'operazione candidata consentirà di valutare eventuali difficoltà in fase di affidamento delle opere/servizi/forniture, con la connessa possibilità di suggerire possibili correttivi in grado di velocizzare il cronoprogramma attuativo.

Infine, l'invio delle autorizzazioni interne/esterne richieste o già acquisite risulta essere uno dei fattori principali in grado di comprovare l'effettiva capacità del Beneficiario di adempiere agli oneri amministrativi e normativi previsti. Ad esempio, nel caso della sottoscrizione di accordi o di intese, presentare la documentazione relativa alla stipula degli atti scritti di

riferimento è sicuramente un fattore importante per facilitare l'azione del Gruppo di Valutazione.

Raccomandazioni per l'applicazione del criterio
Il potenziale Beneficiario deve elaborare un cronoprogramma ampio e documentato organico in grado di rappresentare, in maniera coerente, l'insieme delle variabili attuative e di spesa del progetto.
Particolare rilevanza avranno, inoltre, le informazioni relative allo stato dell'arte e alle tempistiche circa le procedure di appalto ed eventuali alert prevedibili in sede di candidatura dell'operazione che possano avere impatto sull'implementazione del progetto.

Nel caso dell'Asse III, il cronoprogramma è rappresentato dalla pianificazione dei servizi e dell'acquisizione delle forniture, con la correlata tempistica, elaborata dalla Divisione II, ove è incardinata l'Autorità di Gestione del PO.

5.2.2 *Assi I e II - Requisiti specifici di ammissibilità*

5.2.2.1 MATURITÀ PROGETTUALE – NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Per maturità progettuale è da intendersi principalmente l'appaltabilità dei lavori nel breve periodo. Questo fattore deve essere inteso attraverso una lettura combinata di più variabili: oltre a quelli legati alla presenza di autorizzazioni amministrative, normative e/o ambientali è, quindi, da valutare il **livello di progettazione** dell'opera.

In base al Dlgs. 50/2016[1], art. 23, i tre livelli di progettazione considerati dalla normativa nazionale sono:

- **Progetto di fattibilità tecnico – economica** (commi 5 e 6): individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Il progetto di fattibilità comprende tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al c. 1, nonché schemi grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa.

  Il progetto di fattibilità è, inoltre, redatto sulla base dell'avvenuto svolgimento di indagini geologiche e geognostiche, di verifiche preventive dell'interesse archeologico, di studi preliminari sull'impatto ambientale e evidenzia, con apposito adeguato elaborato cartografico, le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia;

[1] Per quanto riguarda opere la cui norma di riferimento sia il Dlgs. 163/2006, si richiama le fattispecie progettuali di cui agli artt. 93 e 94.

indica, inoltre, le caratteristiche prestazionali, le specifiche funzionali, le esigenze di compensazioni e di mitigazione dell'impatto ambientale, nonché i limiti di spesa dell'infrastruttura da realizzare ad un livello tale da consentire, già in sede di approvazione del progetto medesimo, salvo circostanze imprevedibili, l'individuazione della localizzazione o del tracciato dell'infrastruttura nonché delle opere compensative o di mitigazione dell'impatto ambientale e sociale necessarie.

- **Progetto definitivo** (c. 7): individua compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti dalla stazione appaltante e, ove presente, dal progetto di fattibilità; il progetto definitivo contiene, altresì, tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni, nonché la quantificazione definitiva del limite di spesa per la realizzazione e del relativo cronoprogramma, attraverso l'utilizzo, ove esistenti, dei prezzari predisposti dalle regioni e dalle province autonome territorialmente competenti, di concerto con le articolazioni territoriali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- **Progetto esecutivo** (c. 8): redatto in conformità al progetto definitivo, determina in ogni dettaglio i lavori da realizzare, il relativo costo previsto, il cronoprogramma coerente con quello del progetto definitivo, e deve essere sviluppato ad un livello di definizione tale che ogni elemento sia identificato in forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo. Il progetto esecutivo deve essere, altresì, corredato da apposito piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti in relazione al ciclo di vita.

5.2.2.2 COERENZA STRATEGICA

Per coerenza strategica deve intendersi la corrispondenza degli obiettivi progettuali non solamente a quanto previsto dal PON ma anche rispetto ai piani strategici settoriali o di investimento della tipologia di operazione specifica.

Per comodità di lettura e per completezza informativa, si riporta la mappatura delle Linee di Azione degli Assi I e II richiamata dal documento descrittivo dei Criteri di Selezione e Valutazione in vigore.

	Linea di Azione							
	I.1.1 (Ferroviari Core)	I.1.2 (Altri ferroviari)	I.2.1 (SESAR)	II.1.1 (Portuali)	II.1.2 (Ultimo miglio porti e interporti)	II.1.3 (Single Window)	II.2.1 (Ultimo miglio aeroporti e nodi urbani)	II.2.2 (Info-mobilità)
Coerenza strategica								
Dimostrata capacità di migliorare il servizio offerto	✓	✓						
Ottimizzazione del traffico aereo			✓					
Coerenza con il PSNPL				✓		✓		
Conformità al Piano Regolatore Portuale in vigore				✓				
Localizzazione nelle Aree Logistiche Integrate individuate a livello strategico				✓	✓			
Vincolo del cofinanziamento privato				✓				
Riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio					✓		✓	
Ottimizzazione della filiera procedurale e doganale						✓		
Contributo degli interventi insistenti nelle tre aree di riferimento (Area terrestre, Area marittima, Area portuale/interportuale) alla creazione della Single Window nazionale						✓		
Coerenza con il Piano d'Azione ITS Nazionale e con la Direttiva 40/2010								✓
Ottimizzazione dei flussi di traffico								✓

I requisiti di coerenza strategica saranno valutati in base agli elementi informativi e a documenti a supporto di cui alla seguente tabella.

Tabella 1 – Set minimo di informazioni richieste in fase di candidatura

Requisiti di coerenza	Elementi informativi	Documenti a supporto
Dimostrata capacità di migliorare il servizio offerto	Aumento della capacità e della frequenza del servizio, nonché della regolarità dell'esercizio Aumento e miglioramento della sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, contribuendo a rimuovere le condizioni di rischio e rendendole più resilienti agli impatti collegati al cambiamento climatico.	Relazioni tecniche – progettuali con indicazione del delta di riferimento delle variabili coinvolte
Ottimizzazione del traffico aereo	Aumento della capacità operativa di scalo. Incremento della capacità di spazio aereo	Relazioni tecniche – progettuali con indicazione del delta di riferimento delle variabili coinvolte (in

Requisiti di coerenza	Elementi informativi	Documenti a supporto
	Incremento dei livelli di sicurezza Decremento dei costi unitari di rotta Riduzione delle ricadute negative ambientali	base a obiettivi generali e specifici del Cielo Unico e di SESAR).
Coerenza con il PSNPL	Coerenza con i 10 obiettivi strategici del sistema mare individuati dal PSNPL e alla correlate azioni strategiche	Si richiede la coerenza con gli OS n. 5 (per la LdA II.1.1) e n. 1 (per la LdA II.1.3).
Conformità con il Piano Regolatore Portuale in vigore	Coerenza con il Piano di cui all'art. 5 l. 84/94 così come modificato dal DL 169/2016.	Piano regolatore portuale in vigore
Localizzazione nelle Aree Logistiche Integrate individuate a livello strategico	Cfr. par. 5.2.1del presente documento	Documento di programmazione strategica dell'ALI – ed eventuali allegati tecnici
Vincolo del cofinanziamento privato (limitatamente agli interventi impattanti direttamente sull'aumento di capacità portuale)	Specifico per i soli interventi che impattano sull'aumento della capacità di porti/interporti	Eventuali accordi con istituti di credito o altri partner privati.
Riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio	Stima della variazione dei tempi di percorrenza tra lo scenario di progetto e lo scenario di riferimento e /o l'indicazione della variazione della velocità commerciale	Relazioni tecniche – progettuali con indicazione del delta di riferimento delle variabili coinvolte
Ottimizzazione della filiera procedurale e doganale	Esplicitazione del collegamento con le strategie del Beneficiario in materia di implementazione della Direttiva 65/2010.	Relazioni tecniche – progettuali (qualitative e/o quantitative) con indicazione del delta di riferimento delle variabili coinvolte (impatto su indicatore "Tempo medio di sdoganamento" previsto dall'ISTAT). Nel caso di ottimizzazione della filiera procedurale non doganale, dovrà essere fornita la stima dell'impatto del progetto sugli indicatori circa il tempo medio di completamento della filiera

Requisiti di coerenza	Elementi informativi	Documenti a supporto
		logistica, comprensivo del metodo di calcolo.
Contributo degli interventi insistenti nelle tre aree di riferimento (Area terrestre, Area marittima, Area portuale/interportuale) alla creazione della *Single Window* nazionale	Presentazione dei sistemi informatici interessati dal progetto e delle variazioni, fra scenario di riferimento e di progetto, delle modalità di scambio di dati e informazioni tra i diversi *stakeholder*	Relazioni tecniche – progettuali (qualitative e/o quantitative) con indicazione del delta di riferimento delle variabili coinvolte (impatto sulla digitalizzazione della filiera logistica, intesa come servizi erogati, interfacce utilizzate, automatismi elaborati, ecc.).
Coerenza con il Piano d'Azione ITS Nazionale e con la Direttiva 40/2010	Presentazione dei sistemi informatici interessati dal progetto e delle variazioni, fra scenario di riferimento e di progetto, delle modalità di scambio di dati e informazioni tra i diversi *stakeholder*	Relazioni tecniche – progettuali (qualitative e/o quantitative) con indicazione del delta di riferimento delle variabili coinvolte.
Ottimizzazione dei flussi di traffico	Indicazione dei servizi innovativi previsti, in relazione alla mobilità privata, mobilità pubblica in tutte le sue accezioni (TPL, mobilità collettiva, mobilità alternativa) e della filiera logistica	Relazioni tecniche – progettuali (qualitative e/o quantitative) con indicazione del delta di riferimento delle variabili coinvolte

Vale evidenziare come, nei casi di operazioni in fase progettuale, occorrerà l'esplicitazione della struttura dell'operazione candidata in base al livello di avanzamento dell'iter progettuale e all'eventuale richiesta di finanziamento anche delle attività di cantiere.

Per quanto riguarda i documenti a corredo, oltre quelli esplicitamente previsti a pag. 14, par. 3.2, del documento contenente i criteri di selezione e valutazione, il Beneficiario dovrà fornire ogni altra informazione utile (acquisita o prospettica, nel caso delle progettazioni) a dimostrare l'inserimento nella strategia settoriale di riferimento come, ad es., eventuali protocolli di intesa con altri *stakeholder* direttamente o indirettamente coinvolti nell'implementazione progettuale; relazione sugli interventi precedente condotti o in fase di attuazione a valere su altre fonti finanziarie; programmazione degli investimenti coerente con l'orizzonte temporale della proposta progettuale; eventuali integrazioni con altre strategie assimilabili alla tematica impattata con relativo grado di interrelazione con i rispettivi soggetti attuatori; ecc..

5.3 Assi 1 e 2 - Criteri di valutazione

Di seguito si propone la disamina di dettaglio per l'applicazione della scala dei valori per i singoli criteri di valutazione.

5.3.1 *Qualità della proposta progettuale*

5.3.1.1 REDDITIVITÀ ECONOMICO - SOCIALE

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	Tutte

L'impatto economico-sociale dell'intervento, per quanto riguarda i **Grandi Progetti**, viene attestato attraverso il Tasso di Rendimento Economico (TRE), contenuto nell'allegato "Analisi Costi - Benefici" della Scheda Grande Progetto elaborata in base alle prescrizioni regolamentari vigenti.

Come riferimento metodologico, per quanto riguarda gli interventi non Grandi Progetti, si riporta la tabella n. 2 dei "Requisiti delle analisi di fattibilità e tecniche valutative previste per categoria di opere"[2].

Categorie di opere	Requisiti delle analisi	Tecniche valutative richieste da DPCM e previste da LLGG
A. Interventi di rinnovo del capitale (es. manutenzione straordinaria, recupero e ristrutturazione B. Nuove opere puntuali con investimenti inferiori a 10 mln € e prive di introiti tariffari	Le analisi si incentrano principalmente o esclusivamente su: • Confronto tra le alternative progettuali e valutazione della domanda • Analisi parametrica dei costi, individuando, ove possibile, costi sostenuti per interventi analoghi	• Analisi della domanda • Analisi Costi – Efficacia

[2] Linee Guida Per La Valutazione Degli Investimenti In Opere Pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti D. Lgs. 228/2011, presa d'atto del CIPE del 1° dicembre 2016.

C. Opere, con investimenti superiori a 10 mln €, prive di introiti tariffari	Le analisi si incentrano per le diverse alternative progettuali su: • Analisi della domanda • Sostenibilità finanziaria e analisi di bancabilità per quelle opere ove è previsto il ricorso a capitali privati • Analisi costi – benefici • Analisi dei rischi	• Analisi della domanda • Analisi finanziaria • Analisi Costi – Benefici • Analisi di rischio e di sensitività
D. Opere di qualsiasi dimensione, escluse quelle di tipo a), per le quali è prevista una tariffazione del servizio[3]		

Per gli interventi a carattere tecnologico (LdA I.2.1, II.1.3 e II.2.2) l'analisi Costi – Efficacia potrà essere elaborata attraverso un focus specifico relativo congruità del Piano Economico di progetto e alla correlata metodologia di calcolo.

Il presente criterio, pertanto, verrà applicato sulla base dei seguenti valori:

Sub-Criterio	**Punti**
La documentazione fornisce elementi legati all'analisi Costi – Benefici o Costi - Efficacia	2
La documentazione **non** fornisce elementi legati all'analisi Costi – Benefici o Costi - Efficacia	0

5.3.1.2 STRUTTURA DELL'OPERAZIONE CANDIDATA

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 e I.1.2
II	II.1.2 e II.2.1

Il presente criterio si applica alle linee di azione indicate **nel solo caso di operazioni candidate in fase di progettazione** dell'opera.

Il presente criterio, pertanto, verrà applicato sulla base dei seguenti valori:

[3] Per le opere per le quali è prevista una tariffazione del servizio si suggerisce di riferirsi ad opere per le quali sono previsti i ricavi (tariffari/unitari ed ancillari). **I ricavi non si riferiscono ad eventuali contributi pubblici in conto gestione**.

Sub-Criterio	Punti
L'operazione considera sia la fase progettuale, a partire dalla progettazione definitiva, che l'attuazione dell'opera	3
L'operazione considera sia la fase progettuale, a partire dallo studio di fattibilità, che l'attuazione dell'opera	2
L'operazione considera solo la fase di progettazione dell'opera, a partire dalla progettazione definitiva	1
L'operazione considera solo la fase di progettazione dell'opera, a partire dallo studio di fattibilità	0

5.3.1.3 INSERIMENTO NEI PIANI DI INVESTIMENTO DEGLI ENTI GESTORI

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 e I.1.2
II	II.1.2 e II.2.1

Il presente criterio si applica alle linee di azione indicate **nel solo caso di operazioni candidate in fase di progettazione** dell'opera.

Il presente criterio, pertanto, verrà applicato sulla base dei seguenti valori:

Sub-Criterio	Punti
L'intervento è presente nel piano di investimento dell'Ente gestore	2
L'intervento **non** è presente nel piano di investimento dell'Ente gestore	0

5.3.1.4 SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	Tutte

La sostenibilità dell'intervento deve essere intesa come copertura finanziaria dell'intervento, attraverso risorse PON I&R o in concorso con altri strumenti di finanziamento.

Per quanto riguarda gli interventi a carattere ferroviario, indipendentemente dalla Linea di Azione di riferimento, si dovrà fare riferimento ai contenuti del Contratto di Programma vigente al momento della candidatura del progetto.

Per quanto riguarda gli interventi sugli *hub*, ivi inclusi quelli di ultimo miglio, i progetti devono essere considerati nei piani di investimento dei rispettivi Enti gestori.

Infine, nel caso dell'allocazione di fondi propri del soggetto potenzialmente beneficiario, devono essere forniti gli atti formali di assegnazione delle risorse al progetto candidato.

Il presente criterio, pertanto, verrà applicato sulla base dei seguenti valori:

Sub-Criterio	**Punti**
La documentazione fornita contiene anche gli estremi formali di assegnazione delle risorse esterne al Programma	2
L'intervento è finanziato **anche** da risorse esterne al Programma	1
L'intervento è finanziato solo da risorse PON I&R	0

5.3.1.5 MITIGAZIONE DELLE EVENTUALI INTERFERENZE CON AREE NATURALI PROTETTE, SIC, ZSC, ZPS

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Il presente criterio è declinato in tre sub-criteri relativi a localizzazione, la tutela delle reti ecologiche e della fauna selvatica

Sub-Criterio 1 – Tutela delle aree naturali protette	**Punti**
Non ricade all'interno di aree protette **e non** si rilevano impatti dalla sua attuazione o ricade all'interno di aree protette e non si rilevano impatti dalla sua attuazione	3
Non ricade all'interno di aree protette **ma si rilevano impatti dalla sua attuazione mitigati** da misure integrate nel progetto o ricade all'interno di aree protette e si rilevano impatti dalla sua attuazione mitigati da misure integrate nel progetto	2
Non ricade all'interno di aree protette **ma si rilevano impatti dalla sua attuazione da mitigare** attraverso misure non definite nel progetto	1

Ricade totalmente/parzialmente all'interno di aree protette e si rilevano impatti diretti/indiretti dalla sua attuazione da mitigare attraverso misure non definite nel progetto	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA/ VIncA e Studio di Fattibilità Ambientale4, pareri Ente Parco, dichiarazioni asseverate, etc.	

Sub-Criterio 2 - Tutela degli habitat	**Punti**
Nessuna interferenza con le reti ecologiche	3
Interferenza indiretta con le reti ecologiche mitigata da misure integrate nel progetto	2
Interferenza diretta con le reti ecologiche mitigata da misure integrate nel progetto	1
Interferenza diretta con le reti ecologiche da mitigare attraverso misure non definite nel progetto	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA, Studio di Fattibilità Ambientale, dichiarazioni asseverate, etc.	

Sub-Criterio 3 - Tutela della fauna selvatica	**Punti**
Nessuna interferenza con la fauna selvatica	3
Interferenza indiretta con la fauna selvatica mitigata da sistemi di dissuasione e prevenzione dei rischi integrati nel progetto	2
Interferenza diretta con la fauna selvatica mitigata da sistemi di dissuasione e prevenzione dei rischi integrati nel progetto	1
Interferenza diretta con la fauna selvatica ed assenza di sistemi di dissuasione e prevenzione dei rischi	0
Documenti a supporto della valutazione: SIA, Studio di Fattibilità Ambientale, dichiarazioni asseverate, etc.	

5.3.1.6 INTERFERENZE CON ZONE SOTTOPOSTE A VINCOLO IDROGEOLOGICO, (R.D. 30 DICEMBRE 1923, N. 3267 E R.D. 16 MAGGIO 1926, N. 1126) A VINCOLO PAESAGGISTICO E ARCHEOLOGICO (D.LGS. N.42/2004)

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1

[4] Studio di fattibilità ambientale come prescritto dall'art. 27, comma 2 del DPR. 207 del 2 luglio 2010 e ss.mm.ii

	I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Il presente criterio è declinato in due sub-criteri relativi al vincolo idrogeologico e al vincolo paesaggistico/archeologico.

Sub-Criterio 1 - Interferenze con zone sottoposte a vincolo idrogeologico, (R.D. 30 dicembre 1923, n. 3267 e R.D. 16 maggio 1926, n. 1126)

	Punti
Non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo	3
Ricade parzialmente all'interno di aree sottoposte a vincolo (con una superficie non superiore al 25%)	2
Ricade parzialmente all'interno di aree sottoposte a vincolo (con una superficie di progetto compresa tra il 25% e il 50%)	1
Ricade parzialmente all'interno di aree sottoposte a vincolo (con una superficie di progetto superiore al 50%)	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA, Studio di Fattibilità Ambientale, dichiarazioni asseverate, relazione idrologica e idraulica ex art. 26, comma 1, lettera b) del DPR. 207 del 2 luglio 2010 e ss.mm.ii, etc.	

Sub-Criterio 2 - Interferenze con zone sottoposte a vincolo paesaggistico e archeologico (D.Lgs. n.42/2004)	Punti
Non ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo o ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo ma non interferisce con le esigenze di tutela, fruizione e valorizzazione poste a base del vincolo	3
Ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo e si rilevano interferenze con le sole esigenze di fruizione e valorizzazione poste a base del vincolo per le quali sono previste misure alternative di fruizione e valorizzazione integrate nel progetto	2
Ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo e interferisce con le sole esigenze di fruizione e valorizzazione del vincolo per le quali non sono previste misure alternative di fruizione e valorizzazione integrate nel progetto	1
Ricade all'interno di aree sottoposte a vincolo e interferisce con le esigenze di tutela, fruizione e valorizzazione poste a base del vincolo	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA, Studio di Fattibilità Ambientale, relazione archeologica,	

pareri e nulla osta o autorizzazioni paesaggistiche MiBACT, dichiarazioni asseverate, etc.

5.3.1.7 VULNERABILITÀ AI RISCHI NATURALI

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Di seguito si riportano i sub criteri specifici per il criterio in parola.

Sub-Criterio	Punti
Non ricade all'interno di aree ad alto rischio idrogeologico (frane o alluvioni) o costiero o contribuisce a migliorare le condizioni di sicurezza delle aree interessate	3
Ricade parzialmente all'interno di aree ad alto rischio idrogeologico (frane o alluvioni) o costiero con una superficie di progetto non superiore al 25%	2
Ricade parzialmente all'interno di aree ad alto rischio idrogeologico (frane o alluvioni) o costiero (con una superficie di progetto compresa tra il 25% e il 50%)	1
Ricade all'interno di aree ad alto rischio idrogeologico (frane o alluvioni) o costiero (con una superficie di progetto superiore al 50%)	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA, relazioni geologiche, eventuale riclassificazione da parte dell'Autorità di Bacino delle aree evidenziate dal PAI a rischio/pericolosità idrogeologica, interessate dai progetti, dichiarazioni asseverate, etc.	

5.3.1.8 TUTELA DELLE CARATTERISTICHE IDRO-MORFOLOGICHE DEI CORPI IDRICI SUPERFICIALI (AMBITO FLUVIALE E MARINO-COSTIERO)

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Di seguito si riportano i sub criteri specifici per il criterio in parola.

Sub-Criterio	Punti
Non modifica le caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici	3
Modifica in maniera non significativa le caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici	2
Modifica le caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici ma sono previste misure di mitigazione integrate nel progetto	1
Modifica le caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici con misure di mitigazione ancora da definire/attuare	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): relazioni idrauliche, SIA, Studio di Fattibilità Ambientale, pareri delle Autorità distrettuali di Bacino, dichiarazioni asseverate, etc.	

5.3.1.9 PRESENZA DI INDICAZIONI IN MERITO ALL'ITER DELLE VALUTAZIONI AMBIENTALI NORMATIVAMENTE PREVISTE

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.2 II.2.1

Il presente criterio si applica alle linee di azione indicate **nel solo caso di operazioni candidate in fase di progettazione** dell'opera e tiene conto sia degli aspetti procedurali che dei potenziali effetti ambientali dell'intervento, nonché della presenza di misure di mitigazione.

Sub-Criterio Presenza di procedure di valutazione ambientale	Punti
Procedure di valutazione ambientale (es. VIA, Assoggettabilità a VIA, VINCA) chiaramente identificate e avviate	2
Procedure di valutazione ambientale (es. VIA, Assoggettabilità a VIA, VINCA, non necessita di alcuna procedura di valutazione) chiaramente identificate	1
Procedure di valutazione ambientale (VIA, Assoggettabilità a VIA, VINCA) non identificate	0

Per quanto riguarda il punteggio pari a 2, questo verrà imputato anche nel caso in cui l'operazione candidata non deve essere sottoposta a valutazione ambientale, in quanto ciò implica che non sono attesi potenziali impatti negativi e significativi.

Sub-Criterio Identificazione degli effetti ambientali	Punti
Identificazione e chiara descrizione degli effetti ambientali (es. interferenza con aree naturali protette e zone sottoposte a vincolo paesaggistico, idrogeologico, ecc.; emissioni in atmosfera prodotte/evitate; interferenze con corpi idrici; interventi di adattamento al cambiamento climatico, inquinamento acustico)	2
Non identificazione degli effetti ambientali	0

Sub-Criterio Presenza di misure di mitigazione relative agli impatti ambientali identificati	Punti
Previsione di misure di mitigazione degli impatti ambientali identificati	2
Nessuna indicazione su misure di mitigazione in relazione agli impatti identificati	0

Il terzo sub criterio verrà applicato solo nel caso di identificazione di potenziali impatti significativi e negativi.

5.3.1.10 ADEGUATEZZA DEL PIANO DI MANUTENZIONE

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	Tutte

Preliminarmente, occorre evidenziare come, solo in presenza della progettazione esecutiva, il piano di manutenzione deve obbligatoriamente essere elaborato (art. 38 D. lgs 50/2016).

Nel caso in cui il la progettazione non sia a livello esecutivo, il presente criterio non è applicabile, fatto salvo che per le Linee di Azione I.2.1, II.1.3 e II.2.2, per le quali vige la seguente metodologia di calcolo:

Sub-Criterio	Punti
Esplicitazione delle modalità di gestione della manutenzione (in house, appalto esterno, as a Service, ecc.), di un quadro economico/quantificazione economica dei costi di manutenzione, esplicitazione delle attività di manutenzione necessarie per il corretto funzionamento del sistema (esplicitazione della manutenzione ordinaria, correttiva ed evolutiva)	2
Esplicitazione delle modalità di gestione della manutenzione (in house, appalto esterno, As a Service, ecc.), di un quadro economico/quantificazione economica dei costi di manutenzione	1
Esplicitazione di un quadro economico/quantificazione economica dei costi di manutenzione	0

Qualora il criterio non sia applicabile, lo stesso non verrà considerato per il calcolo dell'ammontare complessivo del punteggio raggiungibile – su cui, pertanto, calcolare la soglia minima del 50% per la valutazione positiva.

5.3.1.11 MESSA IN ESERCIZIO DELLE ATTREZZATURE E DELLE APPLICAZIONI PER AVVIARE LE NUOVE PROCEDURE SESAR

Asse	Linea di Azione
I	I.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
L'intervento concorre alla messa in esercizio delle attrezzature **e** delle applicazioni per avviare nuove procedure SESAR	2
L'intervento concorre alla messa in esercizio delle attrezzature **o** delle applicazioni per avviare nuove procedure SESAR	1
L'intervento **non** concorre alla messa in esercizio delle attrezzature e delle applicazioni per avviare nuove procedure SESAR	0

5.3.2 *Impatto del progetto*

5.3.2.1 COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO SU FERRO

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2

Il criterio si applica in tutti i casi in cui è prevista l'elaborazione dell'analisi costi – benefici (cfr. tabella 1) ed è valutato attraverso la quota di ripartizione modale.

Sub-Criterio	Punti
L'intervento determina ripartizione modale	2
L'intervento non determina ripartizione modale	0

Qualora il criterio non sia applicabile, lo stesso non verrà considerato per il calcolo dell'ammontare complessivo del punteggio raggiungibile – su cui, pertanto, calcolare la soglia minima del 50% per la valutazione positiva.

5.3.2.2 ATTREZZAGGIO TECNOLOGICO DELLA RETE O DELLA SICUREZZA E DELL'AFFIDABILITÀ DELLE INFRASTRUTTURE O DELLA RESILIENZA AL CAMBIAMENTO CLIMATICO

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2

Di seguito sono riportati i criteri di assegnazione del punteggio:

Sub-Criterio	Punti
Se l'intervento prevede attività legate al miglioramento dell'attrezzaggio tecnologico della rete o della sicurezza e dell'affidabilità delle infrastrutture o della resilienza al cambiamento climatico	2
Se l'intervento **non** prevede attività legate al miglioramento dell'attrezzaggio tecnologico della rete o della sicurezza e dell'affidabilità delle infrastrutture o della resilienza al cambiamento climatico	0

Qualora il criterio non sia applicabile, lo stesso non verrà considerato per il calcolo dell'ammontare complessivo del punteggio raggiungibile – su cui, pertanto, calcolare la soglia minima del 50% per la valutazione positiva.

5.3.2.3 CAPACITÀ DI PRODURRE DINAMICHE POSITIVE SULL'OCCUPAZIONE E SUL TRASPORTO DELLE MERCI

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Il criterio si applica in tutti i casi in cui è prevista l'elaborazione dell'analisi costi – benefici (cfr. tabella 1).

Sub-Criterio	Punti
Se nell'ambito dell'ACB è stato dimostrato l'impatto positivo sulla dimensione occupazionale **e** sul trasporto delle merci	2
Se nell'ambito dell'ACB è stato dimostrato l'impatto positivo sulla dimensione occupazionale **o** sul trasporto delle merci	1

Se nell'ambito dell'ACB **non** è dimostrato l'impatto positivo né l'impatto sulla dimensione occupazionale né sul trasporto delle merci	0

Qualora il criterio non sia applicabile, lo stesso non verrà considerato per il calcolo dell'ammontare complessivo del punteggio raggiungibile – su cui, pertanto, calcolare la soglia minima del 50% per la valutazione positiva.

5.3.2.5 IMPATTO SUL CLIMA ACUSTICO E SULLA QUALITÀ DELL'ARIA AMBIENTE E SUL CLIMA

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Il criterio è stato declinato in due sub-criteri: impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima.

Sub-Criterio 1 - Impatto sul clima acustico	**Punti**
Miglioramento del clima acustico in relazione alla presenza di ricettori sensibili	3
Nessuna interferenza sul clima acustico e sui ricettori sensibili (emissioni acustiche trascurabili, assenza di ricettori)	2
Interferenza sui ricettori sensibili mitigata da misure di contenimento e abbattimento dei livelli di inquinamento acustico integrate nel progetto	1
Interferenza su ricettori sensibili da mitigare attraverso misure di contenimento e abbattimento dei livelli di inquinamento acustico non integrate nel progetto	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi, cartografie e applicazione di modelli di simulazione): SIA, Studi di Fattibilità Ambientale, Valutazione previsionale impatto acustico (l. 447/95), dichiarazioni asseverate, etc.	

Sub-Criterio 2 – Impatto sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima	**Punti**
Miglioramento della qualità dell'aria ambiente e sul clima	3
Nessun incremento di emissioni che influiscono sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima (emissioni in atmosfera trascurabili)	2
Incremento di emissioni che influiscono sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima mitigate/compensate da soluzioni progettuali e/o gestionali finalizzate a limitare le emissioni in atmosfera derivanti dalle modalità di trasporto	1
Incremento di emissioni che influiscono sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima da mitigare/compensare attraverso soluzioni progettuali e/o gestionali finalizzate a limitare le emissioni in atmosfera derivanti dalle modalità di trasporto	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi, cartografie e applicazione di modelli di simulazione): SIA, Studi di Fattibilità Ambientale, dichiarazioni asseverate, etc.	

5.3.2.6 TUTELA DELLA QUALITÀ DEI CORPI IDRICI SUPERFICIALI E SOTTERRANEI

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Sub-Criterio	Punti
Non interferisce con i corpi idrici superficiali e sotterranei o concorre al raggiungimento/mantenimento degli obiettivi di qualità previsti per i corpi idrici interessati	3
Interferisce in maniera indiretta con i corpi idrici superficiali e sotterranei ma non influisce sul raggiungimento/mantenimento degli obiettivi di qualità previsti i corpi idrici interessati	2
Interferisce in maniera diretta con i corpi idrici superficiali e sotterranei ma non influisce sul raggiungimento/mantenimento degli obiettivi di qualità previsti i corpi idrici interessati	1
Interferisce in maniera diretta con i corpi idrici superficiali e sotterranei e con il raggiungimento/mantenimento degli obiettivi di qualità previsti i corpi idrici interessati	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): relazioni idrauliche, pareri delle Autorità distrettuali di Bacino, verifica di conformità con Piani di gestione delle acque, dichiarazioni asseverate, etc.	

5.3.2.7 MIGLIORAMENTO DEGLI STANDARD DI SICUREZZA E AFFIDABILITÀ DELLE INFRASTRUTTURE

Asse	Linea di Azione
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Per quanto concerne gli interventi ferroviari, indipendentemente dalla Linea di Azione di riferimento, il criterio non si applica in quanto già verificato nel criterio *attrezzaggio tecnologico della rete o della sicurezza e dell'affidabilità delle infrastrutture o della resilienza al cambiamento climatico* . Pertanto,

il criterio in parola non verrà considerato per il calcolo dell'ammontare complessivo del punteggio raggiungibile – su cui, pertanto, calcolare la soglia minima del 50% per la valutazione positiva.

Per quanto riguarda gli interventi portuali (LdA II.1.1) e di ultimo miglio stradale i valori di riferimento sono:

Sub-Criterio	Punti
L'intervento prevede attività infrastrutturali/tecnologiche con impatto diretto sulla sicurezza e sull'affidabilità delle infrastrutture	2
L'intervento **non** prevede attività infrastrutturali/tecnologiche con impatto diretto sulla sicurezza e sull'affidabilità delle infrastrutture	0

5.3.2.8 RESILIENZA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Preliminarmente occorre precisare come la metodologia di valutazione della resilienza sia in fase di elaborazione a livello comunitario. Pertanto, rappresenta un approccio metodologico di recente adozione, ponendo conseguenti notevoli complessità in termini di applicazione e misurazione.

Il criterio si applica in tutti i casi in cui è prevista l'elaborazione dell'analisi costi – benefici (cfr. tabella 1).

Sub-Criterio	Punti
E' prevista l'adozione di criteri "climate-proof" per le infrastrutture di nuova realizzazione e per l'adeguamento di infrastrutture esistenti (es. revisione dei criteri costruttivi, progettazione integrata e sviluppo tecnologie innovative, rialzo di superfici portuali a rischio allagamento)	1
Non si evince l'uso di criteri e misure per incrementare la resilienza degli interventi ai cambiamenti climatici	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): soluzioni progettuali in linea con le indicazioni della Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici o con eventuali Piani Regionali di adattamento; Portale http://climate-adapt.eea.europa.eu/; mainstreaming of climate action into ESI Funds 2014 - 2020	

Qualora non sia prevista la procedura di valutazione di impatto ambientale o altre metodologia di calcolo delle esternalità (es. Analisi Costi/Benefici), di contro, il criterio in parola non verrà considerato per il calcolo dell'ammontare complessivo del punteggio raggiungibile – su cui, pertanto, calcolare la soglia minima del 50% per la valutazione positiva.

5.3.2.9 AUMENTO DELL'EFFICIENZA IN ROTTA E IN AEROPORTO

Asse	Linea di Azione
I	I.2.1

Il presente criterio discende dagli obiettivi generali SESAR, di seguito riepilogati:

- triplicare la capacità dello spazio aereo (considerato nel criterio successivo)
- coefficienti di sicurezza 10 volte maggiori
- costi unitari di rotta dimezzati
- ricadute negative ambientali 10 volte minori

Sulla base di quanto sopra, è stata elaborata la seguente scala di valori:

Sub-Criterio	Punti
Il progetto ha impatto su tutti gli obiettivi SESAR	2
Il progetto ha impatto su almeno 2 obiettivi SESAR	1
Il progetto **non** ha impatto su alcun obiettivo SESAR	0

5.3.2.10 MASSIMIZZAZIONE DELLA CAPACITÀ DELLO SPAZIO AEREO E DEGLI AEROPORTI

Asse	Linea di Azione
I	I.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Il progetto ha impatto sulla massimizzazione della capacità dello spazio aereo e degli aeroporti **e** sull'aumento di sicurezza del trasporto aereo	2
Il progetto ha impatto sulla massimizzazione della capacità dello spazio aereo **o** sull'aumento di sicurezza del trasporto aereo	1

Il progetto **non** ha impatto sulla massimizzazione della capacità dello spazio aereo e degli aeroporti né sull'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto aereo	0

5.3.2.11 STANDARDIZZAZIONE DELLE TECNOLOGIE E REGOLAMENTAZIONE DELLE PROCEDURE

Asse	Linea di Azione
I	I.2.1

Di seguito sono riportati i criteri di assegnazione del punteggio:

Sub-Criterio	Punti
Il progetto concorre alla standardizzazione delle tecnologie e alla regolamentazione delle procedure	2
Il progetto **non** concorre alla standardizzazione delle tecnologie e alla regolamentazione delle procedure	0

5.3.2.12 RIDUZIONE DEI TEMPI DI ATTESA PER L'ATTRACCO NAVI

Asse	Linea di Azione
II	II.1.1

Di seguito sono riportati i criteri di assegnazione del punteggio:

Sub-Criterio	Punti
Viene fornito il delta quantitativo sulla riduzione dei tempi di attesa per l'attracco delle navi	2
La riduzione dei tempi di attesa per l'attracco delle navi viene solo richiamata senza alcuna quantificazione	1
Non viene esplicitato l'impatto sulla riduzione dei tempi di attesa per l'attracco delle navi	0

5.3.2.13 MIGLIORAMENTO DELLA FUNZIONALITÀ E DELLA CONNETTIVITÀ INTERNA

Asse	Linea di Azione
II	II.1.1 II.2.1

Di seguito sono riportati i criteri di assegnazione del punteggio:

Sub-Criterio	Punti

Il progetto concorre al miglioramento della funzionalità e/o della connettività interna coinvolgendo la modalità su ferro	2
Il progetto concorre al miglioramento della funzionalità e/o della connettività interna **senza** coinvolgere la modalità su ferro	1
Il progetto non concorre al miglioramento della funzionalità e della connettività interna	0

Per la LdA II.2.1 il criterio può assumere solo punteggio 0 o punteggio 2, in quanto sono ammissibili solamente interventi a carattere ferroviario.

5.3.2.14 COMPETITIVITÀ DEL TRASPORTO INTERMODALE

Asse	Linea di Azione
II	II.1.1 II.1.3 II.2.2

Il presente criterio deve essere modulato sulla base della Linea di Azione cui si fa riferimento:

Per la LdA II.1.1 la scala di valori è la seguente

Sub-Criterio	**Punti**
Aumento della capacità di merci trasportabili lungo la filiera logistica in una logica intermodale **e** riduzione delle emissioni lungo il ciclo di vita del trasporto, in relazione a criteri misurabili	2
Aumento della capacità di merci trasportabili lungo la filiera logistica in una logica intermodale **o** riduzione delle emissioni lungo il ciclo di vita del trasporto, in relazione a criteri misurabili	1
Aumento della capacità di merci trasportabili lungo la filiera logistica in una logica intermodale **o** riduzione delle emissioni lungo il ciclo di vita del trasporto	0

Di contro, si riportano i valori di riferimento per gli interventi tecnologici (LdA II.1.3 e la LdA II.2.2):

Sub-Criterio	**Punti**
Aumento della capacità di merci trasportabili lungo la filiera logistica in una logica intermodale **e** riduzione delle emissioni lungo il ciclo di vita del trasporto, in relazione a criteri misurabili e	2
Aumento della capacità di merci trasportabili lungo la filiera logistica in una logica intermodale **o** riduzione delle emissioni lungo il ciclo di vita del trasporto, in relazione a criteri misurabili e	1
Aumento della capacità di merci trasportabili lungo la filiera logistica in una logica intermodale **o** riduzione delle emissioni lungo il ciclo di vita del trasporto	0

5.3.2.15 AUMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ DEI NODI DI INTERSCAMBIO

Asse	Linea di Azione
II	II.1.2 II.2.1

Per quanto riguarda il criterio in parola, si riporta la metodologia di calcolo ai fini della valutazione dell'intervento:

Sub-Criterio	Punti
Elevare i livelli di fruibilità e accessibilità della rete logistica portante da parte dei poli produttivi locali agendo, soprattutto, sulla dotazione quantitativa della rete (capacità in termini di: Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia / contributo richiesto) e miglioramento della connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete centrale e globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale e il trasporto urbano di merci	2
Contribuire all'incremento dei volumi delle merci trasportate agendo, soprattutto, sulla qualità ed efficienza dell'offerta della rete (caratterizzata da quote significative di rete non elettrificata e a binario unico, nonché relativamente basse di linee a doppio binario elettrificato) o miglioramento della connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete centrale e globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale e il trasporto urbano di merci	1
Il progetto non impatta sull'aumento dell'accessibilità dei nodi di interscambio	0

5.3.2.16 RIDUZIONE DEI TEMPI DI ATTESA PER LA LAVORAZIONE E LO SDOGANAMENTO DELLE MERCI

Asse	Linea di Azione
II	II.1.3

Di seguito si riporta la scala di valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Grado di miglioramento nella pianificazione e ottimizzazione della gestione delle merci **con integrazione o pianificazione con sistemi mandatori: ADM, SU.DO.CO, etc.**	2
Grado di miglioramento nella pianificazione e ottimizzazione della gestione delle merci **con integrazione o pianificazione con sistemi rilevanti per il solo gestore**	1
Realizzazione di Sistemi e servizi mirati alla riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci **senza integrazione o pianificazione con sistemi**	0

5.3.2.17 OTTIMIZZAZIONE DEI TEMPI DEL PROCESSO LOGISTICO

Asse	Linea di Azione
II	II.1.3

Di seguito si riporta la scala di valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Riduzione dei tempi del processo logistico in relazione al grado di dotazione infrastrutturale e di digitalizzazione dei processi amministrativi, documentali **e** dei flussi operativi, connessi alla *supply chain* e alle interfacce porto-retro-porto, rete di trasporto, ultimo miglio	2
Riduzione dei tempi del processo logistico in relazione al grado di dotazione infrastrutturale e digitalizzazione dei processi amministrativi, documentali **o** dei flussi operativi, connessi alla *supply chain* e alle interfacce porto-retro-porto, rete di trasporto, ultimo miglio	1
Sistemi e servizi mirati a facilitare la riduzione dei tempi legati alle operazioni che intervengono nel processo logistico	0

5.3.2.18 CREAZIONE DI UN FLUSSO INFORMATIVO BIUNIVOCO TRA LE RETI NAZIONALI E I NODI LOGISTICI NAZIONALI

Asse	Linea di Azione
II	II.1.3

L'intervento deve essere rivolto al miglioramento dell'interconnessione fra reti dorsali di comunicazione e trasporto e nodi logistici nazionali di varie dimensioni e caratteristiche.

Per quanto riguarda la metodologia di calcolo, si riportano i criteri di calcolo del punteggio:

Sub-Criterio	Punti
Collaboratività con altri sistemi di rilevanza nazionale e locale (AIDA, PMIS, PLN, PCS locale, sistemi per le operatività a gestione privata, sistemi terzi di rilevanza)	2
Modularità, interoperabilità, scalabilità, apertura delle soluzioni tecnologiche proposte e disponibilità di dati raccolti e informazioni elaborate a Istituzioni o Enti di interesse	1
Modularità, interoperabilità, scalabilità delle soluzioni tecnologiche proposte	0

5.3.2.19 ADEGUATEZZA DEL PIANO DI GESTIONE DEI SISTEMI SVILUPPATI

Asse	Linea di Azione
II	II.1.3 II.2.2

Per quanto riguarda la metodologia di calcolo, si riporta la ponderazione delle variabili considerate:

Sub-Criterio	Punti
Inquadramento delle attività di gestione, nell'ambito di strutture specifiche del Beneficiario (strutture esistenti, struttura ad hoc, ecc.) con eventuale indicazione degli elementi sottesi alla scelta ed esplicitazione di un quadro economico/quantificazione economica costi di gestione	2
Esplicitazione delle attività di gestione che ricadono in capo alle strutture del Beneficiario ed esplicitazione di un quadro economico/quantificazione economica costi di gestione	1
Esplicitazione di un quadro economico/quantificazione economica costi di gestione	0

5.3.2.20 GRADO DI IMPATTO SULL'UTENZA IN TERMINI DI CAPILLARITÀ E FACILITÀ DI ACCESSO

Asse	Linea di Azione
II	II.2.2

Il criterio considera il grado di impatto sull'utenza in termini di capillarità e facilità di accesso e sottende la misurazione del grado di coinvolgimento di utenze e attori (istituzioni, operatori, forze dell'ordine, utenti finali), della facilità di accesso al servizio (multicanalità, uniformità user experience), dell'utilità "inclusiva" del servizio.

Sub-Criterio	Punti
Descrizione della capillarità dei servizi sul territorio e grado di facilità di accesso da parte degli utenti (multicanalità, customer experience), coinvolgimento e/o interoperabilità con operatori locali pubblici e/o privati	2
Descrizione della capillarità dei servizi sul territorio e grado di facilità di accesso da parte degli utenti (multicanalità, customer experience)	1
Descrizione della capillarità dei servizi sul territorio	0

5.3.2.21 SVILUPPO DI SOLUZIONI DI INFO-MOBILITÀ CHE PREVEDANO IL COINVOLGIMENTO DI DIVERSE MODALITÀ DI TRASPORTO

Asse	Linea di Azione
II	II.2.2

Il criterio la ponderazione della facilitazione di *shift* modale, di persone e merci, tra nodi di varie dimensioni, e dorsali di comunicazione e trasporto.

Sub-Criterio	Punti

Coinvolgimento di almeno due modalità di trasporto (ad es. TPL gomma-TPL ferro o TPL-servizi ancillari, car/bike sharing o TPL-traffico privato o merci gomma-merci ferro o merci gomma – merci mare, ecc.) **con impatto sui nodi e/o sulle dorsali e, più generalmente, su un vasto numero di utenti.**	2
Coinvolgimento di almeno due modalità di trasporto (ad es. TPL gomma-TPL ferro o TPL-servizi ancillari, car/bike sharing o TPL-traffico privato o merci gomma-merci ferro o merci gomma – merci mare, ecc.) al fine di massimizzare l'intermodalità e la sostenibilità degli spostamenti	0

5.3.2.22 SVILUPPO DI SOLUZIONI DI INFO-MOBILITÀ CHE COINVOLGANO AREE ESTESE DEL TERRITORIO NAZIONALE

Asse	Linea di Azione
II	II.2.2

Il criterio sottende la ponderazione dell'interregionalità della soluzione, sui diversi modi, e della connessione con dorsali di comunicazione.

Sub-Criterio	Punti
Dimensione delle "aree" oggetto delle soluzioni di info-mobilità (assi stradali e/o ferroviari e/o nodi interscambio) di cui almeno un asse stradale **e** un nodo siano compresi all'interno delle reti o dei nodi di trasporto TEN-T	2
Dimensione delle "aree" oggetto delle soluzioni di info-mobilità (assi stradali e/o ferroviari e/o nodi interscambio) di cui almeno un asse stradale **o** un nodo siano compresi all'interno delle reti o dei nodi di trasporto TEN-T	1
Dimensione delle "aree" oggetto delle soluzioni di info-mobilità (assi stradali o ferroviari **o** nodi interscambio) non adeguatamente valorizzate	0

5.3.2.23 COMPLETAMENTO DEI COLLEGAMENTI MANCANTI DELLA RETE

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
L'intervento concorre al completamento di un collegamento mancante della rete	2
L'intervento **non** concorre al completamento di un collegamento mancante della rete	0

5.3.2.24 QUALORA L'INTERVENTO PREVISTO SIA FINALIZZATO ALL'AUMENTO E AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE, IL CRITERIO IN PAROLA NON VERRÀ CONSIDERATO PER IL CALCOLO DELL'AMMONTARE COMPLESSIVO DEL PUNTEGGIO RAGGIUNGIBILE – SU CUI, PERTANTO, CALCOLARE LA SOGLIA MINIMA DEL 50% PER LA VALUTAZIONE POSITIVA. CONTRIBUTO AL COMPLETAMENTO DELLA RETE IN OTTICA INTERMODALE E DI AREA VASTA

Asse	Linea di Azione
II	II.1.2 e II.2.1

Il presente criterio si applica alle linee di azione indicate **nel solo caso di operazioni candidate in fase di progettazione** dell'opera.

Sub-Criterio	Punti
L'intervento fa parte integrante della strategia di sviluppo dell'area vasta, in termini di sinergia con gli altri progetti e le altre opere previste o in corso di realizzazione	2
L'intervento non fa parte integrante della strategia di sviluppo dell'area vasta, in termini di sinergia con gli altri progetti e le altre opere previste o in corso di realizzazione	0

5.4 Assi 1 e 2 - Criteri di premialità

Preliminarmente alla presentazione delle modalità di attribuzione dei valori premiali, occorre evidenziare come, per tutti i progetti cd. **prioritari (**ossia le progettualità rientranti nei CIS e nel PAC, così come i progetti suddivisi in due periodi di programmazione e gli *stand alone*) i criteri di premialità **non verranno applicati**, coerentemente con quanto previsto nella strategia generale dei criteri di selezione[5].

Ciò premesso, di seguito si propone la disamina di dettaglio per l'applicazione della scala dei valori per i singoli criteri di premialità.

5.4.1 *Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale*

5.4.1.1 FORMALIZZAZIONE IN ATTI DI PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA (ACCORDI DI RETE, ACCORDI DI PROGRAMMA QUADRO, INTESE, INTESE INTERNAZIONALI, ALI, ECC.) DELLA CONDIVISIONE TRA STATO E REGIONI INTERESSATE DALLA LORO REALIZZAZIONE

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	Tutte

Per soddisfare il criterio in parola, dovranno essere forniti tutti documenti attestanti l'inserimento dell'intervento all'interno delle procedure negoziate istituzionali di riferimento.

Sub-Criterio	Punti
L'intervento è inserito in un atto di programmazione negoziata	2
L'intervento **non** è inserito in un atto di programmazione negoziata	0

5.4.1.2 MATURITÀ PROGETTUALE SUPERIORE A QUANTO RICHIESTO IN FASE DI VERIFICA DI AMMISSIBILITÀ

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	Tutte

Il punteggio viene considerato, per gli interventi infrastrutturali, nel caso della presenza della progettazione esecutiva.

Sub-Criterio	Punti

[5] Criteri di selezione degli interventi finanziabili con il PON "Infrastrutture & Reti" periodo di programmazione 2014-2020, Versione del 24 febbraio 2016.

Gara aggiudicata	2
Gara bandita o progettazione definitiva	1
Maturità progettuale di candidatura uguale al livello minimo previsto per l'ammissibilità dell'operazione	0

Il presente criterio non si applica per le operazioni candidate in fase di progettazione.

5.4.1.3 CAPACITÀ DI ATTIRARE IL CAPITALE PRIVATO, MINIMIZZANDO L'UTILIZZO DEI FINANZIAMENTI PUBBLICI

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	II.1.2 II.1.3 II.2.1 II.2.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Impiego di forme di Partenariato Pubblico Privato e valorizzazione dei contributi in fase gestionale e finanziaria dei singoli partner	2
Impiego di forme di Partenariato Pubblico Privato	1
Assenza di forme di Partenariato Pubblico Privato	0

5.4.1.4 VALUTAZIONE POSITIVA NELL'AMBITO DEL PROCESSO DI SELEZIONE DEI BANDI CEF MA MANCATO FINANZIAMENTO PER INSUFFICIENZA DI FONDI

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	Tutte

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Valutazione positiva nell'ambito di un processo di selezione di bandi CEF	2
Assenza di processo di valutazione nell'ambito di una selezione CEF	0

Il presente criterio non si applica per le operazioni candidate in fase di progettazione.

5.4.1.5 VALUTAZIONE POSITIVA NELL'AMBITO DEL PROCESSO DI SELEZIONE DEI BANDI HORIZON 2020 MA MANCATO FINANZIAMENTO PER INSUFFICIENZA DI FONDI (SEAL OF EXCELLENCE)

Asse	Linea di Azione
I	I.2.1
II	II.1.3 II.2.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Valutazione positiva nell'ambito di un processo di selezione di bandi Horizon 2020	2
Assenza di processo di valutazione nell'ambito di una selezione Horizon 2020	0

5.4.1.6 CONTRIBUTO ALLA REALIZZAZIONE DELLE AZIONI PRIORITARIE IDENTIFICATE NELL'AMBITO DEL PILASTRO II DELLA STRATEGIA PER LA MACROREGIONE ADRIATICO-IONICA (EUSAIR)

Asse	Linea di Azione
II	Tutte

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Contributo positivo alla Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica, Pilastro II	2
Assenza di informazioni relative al contributo alla Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica, Pilastro II	0

5.4.1.7 CONTRIBUTO ALLA STANDARDIZZAZIONE, CERTIFICAZIONE E PRODUZIONE SU VASTA SCALA DELLE ATTREZZATURE DI TERRA E DI BORDO

Asse	Linea di Azione
I	I.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Il progetto contribuisce alla standardizzazione, certificazione e produzione su vasta scala delle attrezzature di terra e di bordo	2
Il progetto contribuisce alla standardizzazione **e/o** certificazione **e/o** produzione su vasta scala delle attrezzature di terra e di bordo	1

Il progetto **non** contribuisce né alla standardizzazione né alla certificazione né alla produzione su vasta scala delle attrezzature di terra e di bordo	0

5.4.1.8 SVILUPPO DEL SISTEMA PRODUTTIVO ESISTENTE E ATTIVAZIONE DI SINERGIE ANCHE CON ALTRI SISTEMI ECONOMICI PRIORITARI (PROGETTI INTEGRATI, PROGETTI MULTI PURPOSE)

Asse	Linea di Azione
II	II.1.2 II.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Il progetto concorre allo sviluppo del sistema produttivo esistente e attiva sinergie con altri sistemi economici prioritari	2
Il progetto **non** concorre allo sviluppo del sistema produttivo esistente e attiva sinergie con altri sistemi economici prioritari	0

5.4.1.9 COINVOLGIMENTO DEGLI ATTORI AFFERENTI ALLA GESTIONE DOCUMENTALE RELATIVA ALLE AUTORIZZAZIONI PER L'ACCESSO E L'EGRESSO DELLE MERCI DALLE AREE PORTUALI

Asse	Linea di Azione
II	II.1.3

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Coinvolgimento di attori pubblici, operatori logistici e del trasporto, in termini stipula di accordi per collaborazioni inerenti il progetto o di collaborazioni esplicite tra soggetti all'interno dello stesso progetto	2
Coinvolgimento di attori pubblici, operatori logistici e del trasporto, in termini di interessamento e condivisione della proposta, nella logica di future collaborazioni	1
Mancato coinvolgimento di attori della filiera	0

5.4.1.10 INTEGRAZIONE FUNZIONALE CON LE AREE RETROPORTUALI (LADDOVE PRESENTI) ANCHE ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DI CORRIDOI CONTROLLATI

Asse	Linea di Azione
II	II.1.3

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Realizzazione di corridoio controllato su gomma **e/o** ferro, o di parte di esso, anche per mezzo dello sviluppo di soluzioni innovative per il monitoraggio e controllo di veicoli e merci lungo i corridoi porto-retroporto e per i percorsi di collegamento ultimo miglio.	2
Assenza di una esplicita integrazione funzionale con le aree retroportuali	0

5.4.1.11 SVILUPPO DI SOLUZIONI INNOVATIVE PER L'EROGAZIONE DI SERVIZI AGLI UTENTI

Asse	Linea di Azione
II	II.2.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Impiego di tecnologie innovative nella raccolta e comunicazione dei dati, nella elaborazione dei dati, nella presentazione dei dati (e.g. reti di sensori e comunicazione tra oggetti intelligenti, coinvolgimento attivo degli utenti nella raccolta dei dati, sistemi di Supporto decisionale, Sistemi ad autoapprendimento, sistemi per la presentazione dei dati.)	2
Assenza di tecnologie innovative per l'erogazione dei servizi agli utenti	0

5.4.1.12 SVILUPPO DI SISTEMI DINAMICI IN GRADO DI INTEGRARE E VALORIZZARE DATI DI TRAFFICO PROVENIENTI DA PIÙ FONTI

Asse	Linea di Azione
II	II.2.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Sviluppo di sistemi di analisi del traffico o di monitoraggio sullo stato fisico della rete con previsioni a breve e medio termine, capaci di indirizzare gli utenti su scelte di trasporto alternative (nowcasting e forecasting)	2
Disponibilità alla integrazione e gestione di dati provenienti da fonti eterogenee in una ottica open, multistandard, multiprotocollo, multivendor (dati di bigliettazione, dati da sensori ambientali, dati da contenuti degli utenti, dati da infrastrutture, etc.).	1
Assenza di sistemi dinamici finalizzati alla integrazione e valorizzazione dei dati di traffico	0

5.4.1.13 SVILUPPO DI SISTEMI IN GRADO DI VALORIZZARE LA COMPONENTE AMBIENTALE ED ECONOMICA DEL VIAGGIO SULLA BASE DI DIVERSE SCELTE MODALI E/O COMBINATO

Asse	Linea di Azione
II	II.2.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Impiego di meccanismi e funzionalità per il calcolo della riduzione della carbonfootprint **e** la valorizzazione economica del viaggio nella scelta di diverse soluzioni di trasporto, in particolar modo intermodali e/o in ottica di miglioramento dell'accessibilità dei mezzi di TPL e a basso impatto ambientale	2
Impiego di meccanismi e funzionalità per il calcolo della riduzione della carbonfootprint **o** valorizzazione economica del viaggio nella scelta di diverse soluzioni di trasporto, in particolar modo intermodali	1
Assenza di meccanismi e funzionalità per la valorizzazione della componente ambientale ed economica	0

5.4.1.14 CONTRIBUTO ALLA CREAZIONE DELLE BASI PROCEDURALI E TECNOLOGICHE PER IL RISPETTO DELLE INDICAZIONI CONTENUTE NEI REGOLAMENTI DELEGATI N. 886/2013 DEL 15 MAGGIO 2013 E N. 2015/962 DEL 18 DICEMBRE 2014

Asse	Linea di Azione
II	II.2.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
L'intervento prevede **anche** lo sviluppo di nodo di accesso ai dati secondo protocollo datex II (rif. 886/2013, informazioni per la sicurezza, 962/2015, infomobilità agli utenti)	2
L'intervento prevede **anche** lo sviluppo di banche dati per la raccolta dei dati di traffico, eventi (rif.. 886/2013, informazioni per la sicurezza, 962/2015, infomobilità agli utenti) in disponibilità a Istituzioni e Enti terzi di interesse	1
L'intervento prevede le specifiche per garantire compatibilità, interoperabilità e continuità nell'attivazione e nell'operatività dei dati e delle procedure per la comunicazione gratuita agli utenti	0

5.4.1.15 SINERGIA CON INTERVENTI DI ALTRI PROGRAMMI CHE CONTRIBUISCONO ALL'ACCESSIBILITÀ VERSO LE ECCELLENZE CULTURALI LOCALIZZATE NELLE CITTÀ SERVITE DA INFRASTRUTTURE DELLA RETE CENTRALE

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1 II.2.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
L'intervento prevede il collegamento con città servite da infrastrutture della rete centrale	2
L'intervento **non** prevede il collegamento con città servite da infrastrutture della rete centrale	0

5.4.1.16 AZIONI SINERGICHE AL PIANO DI SVILUPPO ERTMS SULLA RETE RFI (IN LINEA CON L'EUROPEAN DEPLOYMENT PLAN)

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2

Il punteggio viene attribuito sulla base della seguente scala di valori:

Sub-Criterio	Punti
L'intervento prevede attività legate all'implementazione dell'ERTMS	2
L'intervento prevede **non** attività legate all'implementazione dell'ERTMS	0

5.4.2 *Sviluppo sostenibile*

5.4.2.1 ADOZIONE DI PRATICHE PROPRIE DEL GREEN PUBLIC PROCUREMENT

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2

II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Adozione di criteri ambientali minimi (CAM) non obbligatori nel capitolato di affidamento dei lavori	3
Assenza di criteri ambientali minimi (CAM) non obbligatori nel capitolato di affidamento dei lavori	0
Documenti a supporto della valutazione: relazioni tecniche, disciplinare e capitolato del progetto	

.

5.4.2.2 CONTENIMENTO DEL CONSUMO E DELL'IMPERMEABILIZZAZIONE DEL SUOLO

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Non ricade all'interno di aree destinate a zona agricola, naturale o seminaturale comunque non antropizzata	3
Ricade parzialmente all'interno di aree destinate a zona agricola, naturale o seminaturale o comunque non antropizzata (con una superficie di progetto intesa come copertura artificiale di suolo non superiore al 25%)	2
Ricade parzialmente all'interno di aree destinate a zona agricola, naturale o seminaturale o comunque non antropizzata (con una superficie di progetto intesa come copertura artificiale di suolo compresa tra il 25% e il 50%)	1
Ricade parzialmente all'interno di aree destinate a zona agricola, naturale o seminaturale o comunque non antropizzata (con una superficie di progetto intesa come copertura artificiale di suolo superiore al 50%)	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA, sovrapposizione con carte pedologiche e di uso del suolo,	

Corine Land Cover, con piani paesaggistici regionali e pianificazione territoriale-locale, dichiarazioni asseverate, etc.

.

5.4.2.3 MIGLIORAMENTO DELL'EFFICIENZA ENERGETICA E CONTENIMENTO DEI CONSUMI ENERGETICI E DELLE RISORSE IDRICHE

Asse	Linea di Azione
I	Tutte
II	Tutte

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Il progetto concorre al miglioramento del bilancio energetico (utilizzo di fonti rinnovabili, elettrificazione, sistemi telematici di gestione ITS-*Intelligent Transport Systems*, ecc.) ed alla riduzione dei consumi idrici	2
Il progetto non concorre al miglioramento del bilancio energetico ed alla riduzione dei consumi idrici	0
Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA, relazioni tecniche e specialistiche del progetto definitivo, certificazioni di prestazione energetica, dichiarazioni asseverate, etc.	

5.4.2.4 RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE DI AREE RESIDUALI DEGRADATE O ABBANDONATE

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.1 II.1.2 II.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	Punti
Presenza di interventi di riqualificazione, rinaturalizzazione o bonifica di aree residuali degradate/abbandonate	3
Assenza di interventi di riqualificazione, rinaturalizzazione o bonifica di aree residuali degradate/abbandonate	0

Documenti a supporto della valutazione (anche attraverso eventuali estratti di studi e di cartografie): SIA, Studio di Fattibilità Ambientale, dichiarazioni asseverate, etc.

.

5.4.2.5 INTEGRAZIONE NATIVA TRA L'INFRASTRUTTURA E SISTEMI TECNOLOGICI A SUPPORTO DELLE ATTIVITÀ DI TRASPORTO

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2
II	II.1.2 II.2.1

Il presente criterio si applica esclusivamente alle operazioni candidate in fase di progettazione

Sub-Criterio	**Punti**
Presenza di elementi tecnologici nativamente integrati con l'infrastruttura fisica (sensori di monitoraggio dell'infrastruttura, dei flussi di traffico, ecc.)	2
Assenza di elementi tecnologici nativamente integrati con l'infrastruttura fisica (sensori di monitoraggio dell'infrastruttura, dei flussi di traffico, ecc.)	0
Documenti a supporto della valutazione (Relazioni tecniche specifiche contenenti le motivazioni, le soluzioni tecnologiche e i dettagli manutentivi degli elementi IT integrati nell'infrastruttura).	

5.5 Assi 1 e 2 - Criteri di priorità

Di seguito si propone la disamina di dettaglio per l'applicazione della scala dei valori per i singoli criteri di priorità.

5.5.1 *Completamento di interventi derivanti dalla Programmazione unitaria 2007 - 2013 nel settore dei trasporti (PON Reti e Mobilità 2007 – 2013) e dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS, a condizione che questi interventi siano coerenti con le disposizioni dell'AdP*

Asse	Linea di Azione

I	I.1.1
II	II.1.1 II.1.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	**Punti**
Il progetto risulta essere il completamento di progettualità derivanti dal periodo di programmazione 2007 – 2013 (PON Reti & Mobilità o PAC) anche attuate tramite il CIS	Prioritario
Il progetto **non** risulta essere il completamento di progettualità derivanti dal periodo di programmazione 2007 – 2013 (PON Reti & Mobilità o PAC) anche attuate tramite il CIS	Non prioritario

5.5.2 *Realizzazione di Lotti dei Grandi Progetti individuati dal Programma che sono in grado di contribuire al completamento della Rete Centrale TEN-T e dei Corridoi Europei*

Asse	Linea di Azione
I	I.1.1 I.1.2

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	**Punti**
Il progetto concorre alla realizzazione dei lotti dei Grandi Progetti individuati dal Programma che sono in grado di contribuire al completamento della rete centrale TEN-T e dei Corridoi Europei	Prioritario
Il progetto **non** concorre alla realizzazione dei lotti dei Grandi Progetti individuati dal Programma che sono in grado di contribuire al completamento della rete centrale TEN-T e dei Corridoi Europei	Non prioritario

5.5.3 *Progetti direttamente legati all'implementazione del Master Plan SESAR e degli atti ad esso collegati*

Asse	Linea di Azione
I	I.2.1

Di seguito si riporta la scala dei valori di riferimento per il criterio in parola:

Sub-Criterio	**Punti**
Il progetto risulta direttamente legato all'implementazione del Master Plan SESAR	Prioritario
Il progetto **non** risulta direttamente legato all'implementazione del Master Plan SESAR	Non prioritario

5.6 Asse 3 – Criteri di valutazione

L' ASSE III del PO conformemente a quanto previsto dall'articolo 59 del Regolamento UE n. 1303/2013, prevede azioni di Assistenza tecnico-specialistica e di accompagnamento a favore dell'Autorità di Gestione, Autorità di Audit e Autorità di Certificazione del Programma finalizzate: *a sostenere attività di preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di rete, risoluzione dei reclami, controllo e audit; azioni intese a ridurre gli oneri amministrativi a carico dei beneficiari, compresi sistemi elettronici per lo scambio di dati, e azioni mirate a rafforzare la capacità delle autorità degli Stati membri e dei beneficiari di amministrare e utilizzare tali fondi; azioni tese a rafforzare la capacità dei partner interessati a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera e), e per sostenere lo scambio delle buone prassi tra tali partner.*

In particolare le azioni previste nell'ambito dell'ASSE III sono:

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

L'Autorità di gestione (beneficiario delle operazioni) procede alla selezione delle operazioni (acquisizione di beni e/o servizi) in coerenza con la normativa nazionale in materia di conferimento di consulenze e incarichi professionali/ acquisizione di servizi tramite procedure di evidenza pubblica (Dlgs 163/2006 e D.Lgs 50/2016).

Nella fase di *progettazione del servizio* (di cui all'art. 279 del DPR n. 207 del 2010 (in esecuzione e in attuazione del Dlgs 163/2006) e dell'art. 31 del D.Lgs 50/2016 il Responsabile del procedimento è chiamato a redigere la seguente documentazione[6] sotto riportato:

- la relazione tecnica-illustrativa con riferimento al contesto in cui è inserita la fornitura o il servizio
- le indicazioni e disposizioni per la stesura dei documenti inerenti la sicurezza di cui all'articolo 26, comma 3, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
- il calcolo della spesa per l'acquisizione del bene o del servizio con indicazione degli oneri della sicurezza non soggetti a ribasso di cui alla lettera b);
- il prospetto economico degli oneri complessivi necessari per l'acquisizione del bene o del servizio;
- il capitolato speciale descrittivo e prestazionale;
- lo schema di contratto;

In tali documenti vengono richiamati i riferimenti all'ammissibilità a finanziamento in termini di coerenza con le linee di azione di ASSE III, di definizione delle attività oggetto dell'affidamento del servizio e del contesto in cui esse si inseriscono (vedi *relazione tecnica-illustrativa*). In sintesi vengono definiti i fabbisogni dell'Amministrazione, indicate la procedura di affidamento e quantificati *effort* e costi. Nell'ambito delle procedure di affidamento è utile inoltre richiamare quale atto che introduce la procedura di selezione/attivazione delle iniziative di Assistenza tecnica e che dà avvio alla fase di progettazione del servizio, la nota informativa redatta dall'Autorità di gestione nella quale vengono esplicitati i fabbisogni specifici.

L' atto conclusivo della fase di progettazione del servizio si individua nel Decreto a contrarre, del Direttore generale con il quale si autorizza l'esperimento delle procedure di affidamento e l'assunzione dell'impegno di spesa a valere sulle risorse dell'ASSE III e che dunque in ultima analisi sancisce e formalizza l'ammissione a finanziamento dell'iniziativa di Assistenza tecnica.

Utile precisare che nell'ambito dell'ASSE III, l'Autorità di gestione prevede l'assegnazione di un *budget* da destinare a spese generali e di funzionamento legate all'attuazione del Programma (missioni personale per controlli in loco e incontri istituzionali, spese per organizzazione dei CdS ed altri incontri istituzionali, acquisizione dotazioni materiali e attrezzature d'ufficio) nell'ambito dei quali sono attivati specifici servizi in coerenza con normativa nazionale (Dlgs. 163/2006 e Dlgs 50/2016 e ss.ii.mm).

In questo contesto i criteri di valutazione e di premialità già definiti sono da intendersi strumenti di indirizzo per l'individuazione, nella fase di progettazione del servizio, dei fabbisogni relativi alle singole iniziative di Assistenza tecnica di cui è beneficiaria direttamente dall'Amministrazione (Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti – DG PROG).

Ai singoli criteri di valutazione saranno attribuiti valori compresi tra 0 e 2 nella misura in cui gli stessi siano presenti o non presenti nella proposta progettuale. Nel seguito viene riportato a titolo

[6] di cui all'art. 279 del DPR n. 207 del 2010 (in esecuzione e in attuazione del D.lgs 163/2006)

esemplificativo un esercizio di applicazione dei criteri, specificando, ove ritenuto opportuno, le motivazioni di modifica e/o eventuale riformulazione degli stessi a beneficio di una semplificazione della procedura di selezione e ammissibilità a finanziamento della proposta progettuale

5.6.1 *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio si intende riconducibile:

- all'insieme delle attività previste e/o da prevedere nell'ambito della proposta progettuale attivabili sulla LdA finalizzate all'implementazione di azioni di accompagnamento e supporto all'AdG e all'AdC nell'esercizio delle rispettive funzioni come previste dal Reg UE 1303/2013 artt. 125 e 126;
- alla previsione di impiego nel servizio/progetto da attivare di profili professionali specifici sia con riferimento all'esperienza professionale "generale" sia a quella specifica degli ambiti propri del PO;
- alla capacità gestionale e organizzativa del beneficiario.

5.6.2 *Miglioramento della qualità della spesa rendicontata e di accelerazione della spesa stessa*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione in considerazione del fatto che un ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione contribuisce anche al miglioramento della qualità della spesa rendicontata e di accelerazione della spesa stessa. Appropriatezza delle metodologie e della capacità gestionali proposte rispetto agli obiettivi da raggiungere.

5.6.3 *Appropriatezza delle metodologie e delle capacità gestionali proposte rispetto agli obiettivi da raggiungere*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione* in considerazione del fatto che un ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione contribuisce anche un miglioramento della qualità e

degli standard di controllo comunque già previsti dalla normativa e dai documenti di indirizzo in materia.

5.6.4 *Qualità delle metodologie e degli standard di controllo previsti*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione* in considerazione del fatto che un ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione contribuisce anche un miglioramento della qualità e degli standard di controllo comunque già previsti dalla normativa e dai documenti di indirizzo in materia.

5.6.5 *Miglioramento della capacità di analisi tecnica e valutazione delle iniziative progettuali*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Il criterio è riconducibile:

- alla previsione di impiego nei servizi di Assistenza tecnica di profili professionali specialistici (in termini di competenze professionali e anni di esperienza) che supportino l'Amministrazione nella fase di selezione e istruttoria dei progetti in coerenza con la tipologia di interventi prevista dal programma (es. Esperti settoriali, esperti di ACB, esperto settori appalti pubblici etc..)
- ad una adeguata quantificazione delle relative giornate uomo da impiegare nell' attività.
- alla previsione di impiego di strumenti informativi che consentano la gestione delle procedure di selezione (es. componente del sistema informativo che supporti la gestione dell'iter di selezione delle singole iniziative progettuali)

5.6.6 *Efficacia del Sistema di Gestione e Controllo*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione* in considerazione del fatto che un ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione contribuisce all'efficacia del Sistema di gestione e controllo. Tempestiva identificazione delle irregolarità.

5.6.7 *Tempestiva identificazione delle irregolarità*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione* in considerazione del fatto che un ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione contribuisce anche ad una tempestiva identificazione delle irregolarità. Aderenza ai fabbisogni di AT del PON.

5.6.8 *Aderenza ai fabbisogni di AT del PON*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Tale criterio è da considerare in maniera trasversale alle singole Linee di azione e più in generale quale requisito necessario per l'ammissibilità a finanziamento delle singole proposte progettuali; si rimanda a quanto descritto relativamente alle procedure di selezione delle operazioni di ASSE III.

5.6.9 *Sinergia e coordinamento tra i Programmi PON e CEF*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Il coordinamento tra priorità e fonti di finanziamento è uno degli elementi principali tramite assicurare la visione strategica dell'Amministrazione rispetto agli obiettivi prioritari dell'UE e, al contempo, scongiurare il rischio di doppio finanziamento.

5.6.10 *Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/stakeholder*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Il criterio è riconducibile:

- all'attivazione di un coinvolgimento nella proposta progettuali di più soggetti istituzionali (Amministrazioni centrali ed Enti/stakeholder) e ad una chiara identificazione dei ruoli di ciascuno di essi.
- alla esplicita indicazione dei ruoli dei singoli partner coinvolti nel progetto

- all'attivazione di progettualità che, in coerenza con quanto richiamato dal Codice di condotta europea sul partenariato, siano finalizzate al "*rafforzamento delle capacità istituzionali dei partner, in particolare per quanto riguarda i piccoli enti locali, le parti economiche e sociali e le organizzazioni non governative, al fine di aiutarli a partecipare con efficacia alla preparazione, all'attuazione, alla sorveglianza e alla valutazione dei programmi*" (cfr. pag_par. 5.1)

5.6.11 *Crescita della trasparenza e dell'informazione con maggiore coinvolgimento della società civile e sull'apertura al confronto partenariale*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Tale criterio non risulta pertinente con la Linea di azione III.1.2 se ne propone lo spostamento nella linea di azione di cui costituisce specifica dei criteri *Pubblicizzazione presso i cittadini UE dei risultati della Politica di Coesione* e 5 *Conformità con gli obiettivi di informazione e comunicazione riferiti al complesso della Strategia Nazionale dell'Accordo di Partenariato*.

5.6.12 *Coerenza tra le attività svolte all'interno delle Aree Logistiche Integrate*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Il coordinamento delle attività svolte dai singoli tavoli ALI e tra questi e l'Autorità di Gestione consente un allineamento complessivo delle azioni condotte e delle correlate scadenze e risoluzione di eventuali criticità.

5.6.13 *Realizzazione, per il personale interno, di azioni di formazione tecnico-specialistica in materia ambientale, di appalti e Aiuti di Stato*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.3

L'erogazione di azioni di formazioni tecnico-specialistica risponde alle necessità dell'Amministrazione di perseguire gli obiettivi di corretta gestione amministrativa e finanziaria delle operazioni, in coerenza con gli indicatori e i parametri previsti dal Piano di Rafforzamento Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

5.6.14 *Consolidamento della struttura di gestione*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.3

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio *Realizzazione, per il personale interno, di azioni di formazione tecnico-specialistica in materia ambientale, di appalti e Aiuti di Stato* in considerazione del fatto che le attività di formazione contribuiscono anche ad un consolidamento della struttura di gestione dell'Amministrazione.

5.6.15 *Rafforzamento delle procedure di attuazione*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.3

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione* in considerazione del fatto che un ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione contribuisce ad u rafforzamento delle procedure di attuazione

5.6.16 *Trasparenza nella valutazione e nel controllo della qualità*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.3

Se ne propone l'eliminazione in quanto riconducibile al criterio "Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione".

5.6.17 *Miglioramento dei processi di capacity building*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.3

Se ne propone l'eliminazione in quanto riconducibile al criterio "Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione".

5.6.18 *Conformità con gli obiettivi di informazione e comunicazione riferiti al complesso della Strategia Nazionale dell'Accordo di Partenariato*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.4

Le operazioni considerate devono vertere alla fornitura delle informazioni e dei dati necessari al fine di adempiere agli obblighi informativi derivanti dalla normativa vigente sia a livello di singolo

Programma che per quanto riguarda il contributo di quest'ultimo al raggiungimento degli obiettivi complessivi della strategia Europa 2020 e dell'Accordo di Partenariato.

5.6.19 *Conformità ai documenti di pianificazione (Piano di Valutazione, Piano della Comunicazione)*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.4

Tutte le operazioni previste devono consentire la costituzione di un ecosistema organico in materia di obiettivi e indicatori, in maniera tale da non creare disallineamenti tra le diverse linee di attività tematiche previste.

5.6.20 *Pubblicizzazione presso i cittadini UE dei risultati della Politica di Coesione*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.3

I progetti di Assistenza Tecnica devono essere strutturati in maniera tale da essere rispondenti agli obblighi informativi previsti dalla normativa vigente, fornendo un adeguato supporto alla disseminazione dei risultati raggiunti dalle operazioni finanziate e dal Programma nel suo complesso presso la cittadinanza.

5.7 Asse 3 – Criteri premialità

I criteri di premialità possono essere ricondotti, ove opportuno, agli stessi criteri di valutazione come di seguito indicato.

5.7.1 *Riduzione dei tempi di valutazione degli interventi presentati dai Beneficiari*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione.*

5.7.2 *Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione.*

5.7.3 *Condivisione di buone pratiche riguardanti la qualità della spesa rendicontata e l'accelerazione della spesa*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione* e del criterio *Miglioramento della spesa rendicontata e di accelerazione della spesa stessa* in esso già incluso)

5.7.4 *Riduzione degli oneri amministrativi*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.1

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della *Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione.*

5.7.5 *Efficienza della ripartizione delle competenze tra i vari livello di governo coinvolti*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio della del Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/*stakeholders*. Incremento del livello di partecipazione degli stakeholder alle consultazioni propedeutiche alle scelte politico-amministrative.

5.7.6 *Incremento del livello di partecipazione degli stakeholders alle consultazioni propedeutiche alle scelte politico-amministrative*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio del Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/*stakeholders*. Cooperazione rafforzata tramite Accordi di Programma Quadro, Tavoli di *governance* e di coordinamento o appositi Protocolli di Intesa.

5.7.7 *Cooperazione rafforzata tramite Accordi di Programma Quadro, Tavoli di governance e di coordinamento o appositi Protocolli di Intesa*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.2

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio del Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/stakeholders considerando Accordi di Programma Quadro, Tavoli di *governance* e di coordinamento o appositi Protocolli di Intesa strumenti attraverso i quali attuare la "*governance multivello".*

5.7.8 *Rafforzamento del coordinamento tra i diversi uffici e le diverse strutture ministeriali*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.3

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio del Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/*stakeholders*.

5.7.9 *Analisi di rischio delle progettualità finanziate*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.4

Tale criterio è da considerare in maniera trasversale alle singole Linee di azione e più in generale quale requisito necessario per l'ammissibilità a finanziamento delle singole proposte progettuali; si rimanda a quanto descritto relativamente alle procedure di selezione delle operazioni.

5.7.10 *Promozione di processi di consultazione pubblica*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.4

Conformità con gli obiettivi di informazione e comunicazione riferiti al complesso della strategia nazionale dell'Accordo di Partenariato

5.7.11 *Realizzazione di piattaforme web aperte al pubblico*

Asse	Linea di Azione
III	III.1.4

Tale criterio può essere considerato quale subcriterio del *Conformità ai documenti di pianificazione*, in particolare del Piano di Comunicazione del PO.