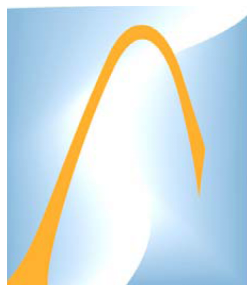




UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA



Ministero delle Infrastrutture



I CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI FINANZIABILI CON IL PON “RETI E MOBILITÀ”

PERIODO 2007-2013

Revisione n. 3

20 aprile 2010

INDICE

1.	PREMESSA	1
2.	REQUISITI GENERALI DI AMMISSIBILITÀ	2
3.	CRITERI GENERALI DI PRIORITÀ	3
4.	ARTICOLAZIONE PER ASSI E OBIETTIVI OPERATIVI DEI REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ E DEI CRITERI DI PRIORITÀ	4
4.1.	ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE.....	4
4.1.1.	Articolazione dell'Asse in linee di intervento.....	4
4.1.2.	Schede dell'Asse I.....	5
4.2.	ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL'ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA	20
4.2.1.	Articolazione dell'Asse in linee di intervento.....	20
4.2.2.	Schede dell'Asse II.....	21
4.3.	ASSE III. ASSISTENZA TECNICA	33
4.3.1.	Articolazione dell'Asse in linee di intervento.....	33
4.3.2.	Criteri generali di priorità per gli interventi dell'Asse III.....	33
4.3.3.	Schede dell'Asse III.....	34

1. PREMESSA

Il presente documento contiene il quadro dei criteri per la selezione delle operazioni da finanziare nell'ambito del PON "Reti e mobilità" 2007-2013.

In ottemperanza al Regolamento Generale sui Fondi Strutturali (CE) n. 1083/2006, tali criteri – da adottare entro 6 mesi dalla data di approvazione del PO – sono stati esaminati e approvati nella prima riunione del Comitato di Sorveglianza del Programma, al fine di consentirne l'avvio conformemente alle regole di ammissibilità delle spese.

La logica con cui è stato costruito il documento si basa sull'esplicitazione della strategia del PON, in coerenza con i vincoli e le priorità definite nell'ambito dell'intera programmazione unitaria (DSN, QSN e relativa Delibera Cipe di attuazione), finalizzata all'individuazione e al conseguente finanziamento di progetti caratterizzati da un grado elevato di coerenza ed efficacia rispetto agli obiettivi generali e specifici del Programma stesso.

In particolare, il documento esplicita ed evidenzia a livello gestionale – sia per singolo Asse che per singolo obiettivo operativo – le "regole" per il cofinanziamento delle operazioni secondo la seguente articolazione:

- due prospetti contenenti, rispettivamente, **i requisiti generali di ammissibilità** (Tab. 1) e **i criteri generali di selezione** (Tab. 2), ossia i requisiti e i criteri **comuni a tutti gli Assi del Programma**;
- schede contenenti **i requisiti di ammissibilità e i criteri di selezione per ciascun obiettivo specifico**.

Nel caso degli interventi già individuati come prioritari dal PON, i requisiti di ammissibilità e i criteri di priorità saranno adottati per la selezione dei singoli lotti relativi a tali interventi.

Inoltre, sono fatte salve le precondizioni all'attuazione dei singoli obiettivi operativi previsti dal PON, dal QSN e dalla relativa Delibera CIPE di attuazione. Si citano, in particolare:

- il rispetto del vincolo QSN di destinazione del 70% delle risorse del PON alla realizzazione di modalità di trasporto sostenibili (trasporto ferroviario e marittimo-porti);
- il rispetto della normativa vigente in materia di aiuti di Stato;
- il rispetto del principio di demarcazione tra interventi del PON e interventi dei POR Convergenza.

I criteri proposti potranno essere aggiornati e perfezionati nel corso dell'attuazione del Programma al fine di migliorarne l'aderenza alla strategia stessa, anch'essa suscettibile di aggiornamento in relazione al dinamismo dell'attuazione del Programma.

Le modifiche dei criteri dovranno essere presentate dall'Autorità di Gestione al Comitato di Sorveglianza per la loro approvazione, sulla base delle proposte pervenute dai Responsabili di Obiettivo operativo / di Linea di intervento o dai Responsabili delle politiche trasversali.

2. REQUISITI GENERALI DI AMMISSIBILITÀ

Ai fini dell'ammissibilità al finanziamento del PON "Reti e mobilità" 2007-2013 gli interventi devono possedere i requisiti indicati nella seguente **Tabella 1**.

TABELLA 1 – REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	
1.	Coerenza con gli obiettivi generali del QSN e con il suo obiettivo specifico 6.1.1
2.	Coerenza con l'obiettivo globale e con gli obiettivi specifici del PON "Reti e mobilità"
3.	Ricadere nei territori dell'Obiettivo Convergenza (Calabria, Campania, Puglia, Sicilia)
4.	Aderenza alle condizioni o alle tipologie di intervento previste dalla Linea di riferimento del PON
5.	Coerenza con i vincoli della pianificazione territoriale e paesistica di livello nazionale e regionale
6.	Rispettare la normativa vigente in materia di appalti pubblici
7.	Compatibilità con la tempistica stabilita dai regolamenti comunitari e dal QSN
8.	Garanzia che il contributo richiesto consenta la copertura finanziaria dell'intero lotto funzionale
9.	Inclusione negli strumenti della programmazione unitaria per il 2007-2013
10.	Impegno al rispetto della vigente normativa in materia ambientale, con specifico riferimento alle condizioni previste nelle procedure di Valutazione Ambientale Strategica, di Valutazione di Impatto Ambientale e nella Valutazione di Incidenza
11.	Contribuire necessariamente alla riduzione dell'inquinamento qualora si tratti di interventi riferiti alla modalità stradale

3. CRITERI GENERALI DI PRIORITÀ

Ai fini dell'ammissione al finanziamento del PON "Reti e mobilità" 2007-2013 è data priorità agli interventi in possesso dei requisiti indicati nella seguente **Tabella 2**.

TABELLA 2 – CRITERI DI PRIORITÀ	
1.	Interventi che dimostrano la condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione, formalizzata in atti di programmazione negoziata (APQ, Intese, etc.)
2.	Interventi che garantiscono il completamento e la piena funzionalità di opere già avviate, con specifica priorità all'attuazione di eventuali progetti "a cavallo" identificati dal PON "Trasporti" 2000-2006
3.	Interventi che dimostrano un elevato livello d'integrazione e sinergia, funzionali e ambientali, con la programmazione unitaria regionale di settore
4.	Interventi per i quali sia stata già svolta la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale o la Valutazione di Incidenza
5.	Interventi che dimostrano attenzione alla realizzazione delle reti ecologiche nazionale e regionali, terrestri e marine
6.	Interventi che minimizzano il consumo di suolo
7.	Interventi a carattere "sistemico" finalizzati a realizzare il sistema logistico nazionale con il sostegno alla costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e logistica
8.	Interventi che assicurano un'effettiva addizionalità delle risorse comunitarie
9.	Interventi che registrano livelli di adeguatezza dei contenuti della progettazione anche per quanto concerne i vincoli e alle condizioni di contesto (ambientali, sociali, tecniche, economico-finanziarie, normative e procedurali)
10.	Interventi che dimostrano opportune sequenze realizzative e tempi credibili di attuazione
11.	Interventi per i quali sussiste un disegno contestuale dell'infrastruttura, della sua manutenzione e del servizio offerto
12.	Interventi che, per la completezza della loro progettazione tecnica ed economica, consentono di anticipare le istruttorie per i Grandi Progetti
13.	Interventi che dimostrano la condivisione da parte delle popolazioni interessate, in particolare con riferimento alle grandi opere
14.	Utilizzo in sede di progettazione delle migliori tecnologie per la riduzione e mitigazione degli impatti, con riferimento al Decreto del Ministero dell'Ambiente 1 aprile 2004
15.	Impegno a rilevare in modo sistematico i parametri ambientali più significativi legati alla realizzazione dell'opera e a trasmetterli tempestivamente all'AdG

4. ARTICOLAZIONE PER ASSI E OBIETTIVI OPERATIVI DEI REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ E DEI CRITERI DI PRIORITÀ

4.1. ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE

4.1.1. Articolazione dell'Asse in linee di intervento

ASSE I Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale								
Obiettivo specifico 1 Contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale								
Obiettivi operativi	I.1 Promuovere lo sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico con riferimento alle infrastrutture fondamentali di interesse Ue (Corridoi I e 21)		I.2 Potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell'intermodalità		I.3 Creare un sistema tecnologico e informativo orientato all'interoperabilità ai fini di migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione	I.4 Sostenere e incentivare la domanda di operatori privati del settore della logistica		
Linee di intervento	<i>I.1.1. Potenziamento del Corridoio I "Berlino-Palermo"</i>		<i>I.1.2. Potenziamento e riqualificazione di sistemi portuali (Autostrade del Mare - Corridoio 21)</i>		<i>I.2.1. Potenziamento del sistema aeroportuale</i>	<i>I.2.2. Sviluppo di infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci</i>	<i>I.3.1. Sviluppo di sistemi informativi e telematici connessi alla logistica delle merci</i>	<i>I.4.1. Regimi di aiuto al settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche</i>

4.1.2. Schede dell’Asse I

ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE	
OBIETTIVO SPECIFICO	I. Contribuire alla realizzazione di un’efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale
OBIETTIVO OPERATIVO	I.1. Promuovere lo sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico con riferimento alle infrastrutture fondamentali di interesse Ue (Corridoi I e 21)
LINEA DI INTERVENTO	I.1.1. POTENZIAMENTO DEL CORRIDOIO I “BERLINO-PALERMO”
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 17 – Ferrovie RTE-T La linea di intervento concorre al raggiungimento dell’obiettivo programmatico del QSN e del PON, fissato nella destinazione a modalità di trasporto sostenibili del 70% delle risorse complessive
TIPOLOGIE DI AZIONE	Azioni finalizzate a contribuire alla completa realizzazione del tracciato TEN-T “Berlino Palermo” (Corridoio I) e all’aumento delle sue capacità di rete attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • interventi in linea finalizzati alla rimozione dei “colli di bottiglia” (realizzazione di <i>bypass</i>, ecc) • interventi di adeguamento di alcune tratte del Corridoio I per ottenere caratteristiche omogenee relativamente a sagoma, peso per asse, lunghezza del treno per il trasporto merci • interventi finalizzati alla velocizzazione del traffico merci, ossia a favorire una funzionale circolazione dei treni così da consentire l’aumento dei margini di sicurezza, la fluidificazione della circolazione stessa e l’incremento del peso trainabile • acquisto di materiale rotabile nel rispetto di quanto stabilito nella posizione del Commissario Hubner e della normativa vigente in materia di aiuti di Stato
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • RFI • Altri soggetti aventi titolo (ad es., soggetti esercenti del servizio di trasporto), nel rispetto di quanto stabilito nella posizione del Commissario Hubner e compatibilmente con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato e di progetti generatori di entrate ex art. 55 Reg. (CE) 1083/2006
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Operazioni strettamente riferite al potenziamento e all’aumento delle capacità di rete del <u>Corridoio I TEN-T “Berlino-Palermo”</u> • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell’opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Se previsto, applicazione dell’art. 55 del Regolamento (CE) n. 1083/2006 riguardante i “progetti generatori di entrate” e il relativo calcolo della spesa ammissibile al finanziamento • Conformità con la <u>normativa di settore</u> • Recepimento nella <u>programmazione nazionale di settore</u>
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – contribuire alla <u>riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico</u> (capacità in termini di: Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto)

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

LINEA DI INTERVENTO	I.1.1. POTENZIAMENTO DEL CORRIDOIO I “BERLINO-PALERMO”	
	<ul style="list-style-type: none"> – contribuire alla riduzione dei livelli di congestionamento del Corridoio TEN-T “Berlino-Palermo”, in particolare agendo sui “<u>colli di bottiglia</u>” esistenti lungo la direttrice ferroviaria (capacità in termini di: Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili – sub indicatori: n° incroci, tempo di incrocio, n° livelli di velocità, n° di treni) – incidere sull’<u>incremento dei volumi e delle velocità commerciali</u> del trasporto di mezzi pesanti su treno, soprattutto rispetto al transito di container <i>high-cube</i> (capacità in termini di: Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità – X per cento) – incrementare la <u>capacità potenziale/giorno</u> del Corridoio I, agendo sul fronte della sicurezza ed efficienza delle tratte (capacità in termini di: Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili – sub indicatori: n° incroci, tempo di incrocio, n° livelli di velocità, n° di treni) • Sostenibilità/Durabilità dell’intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto in termini di riequilibrio e integrazione modale, riequilibrio territoriale, conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale (in particolare con riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra – protocollo di Kyoto ed alla riduzione degli impatti in termini di rumore) – <u>integrazione e sinergia</u> con altri strumenti attuativi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale • Integrazione della componente ambientale Per quanto non espressamente previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale (T.U. Ambientale, VIA, Valutazione di Incidenza), sarà data priorità agli interventi che prevedono: <ul style="list-style-type: none"> – l’utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di mezzi o di tecnologie costruttive a minore impatto ambientale – l’utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di materiali da costruzione ecocompatibili o autoctoni – l’utilizzo di beni autoctoni (ad es. essenze arboree) per la compensazione/mitigazione degli impatti sull’ambiente – l’avvio al recupero dei rifiuti prodotti in fase di costruzione delle opere • Avanzata definizione dell’iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo • Convenienza dell’investimento sotto il profilo economico (analisi costi/benefici) • Strategicità dell’intervento: a parità di priorità, costituisce elemento di preferenza l’appartenenza dell’intervento alle <u>Piattaforme territoriali strategiche</u> e ai <u>Territori-snodo</u> 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICIO DELL’ASSE	Indicatori di realizzazione <ul style="list-style-type: none"> • Cantieri avviati (numero) • Cantieri conclusi (numero) • Progetti ferrovie (numero) • Ferrovie nuove (km) <ul style="list-style-type: none"> – di cui TEN-T (km) • Ferrovie ristrutturate (km) 	Indicatori di risultato <ul style="list-style-type: none"> • Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (<i>X per cento</i>) • <i>Incremento percentuale della capacità potenziale della linea al giorno in termini di tracce possibili (sub indicatori: n° incroci, tempo di incrocio, n° livelli di velocità, n° di treni)</i>
INDICATORI DI IMPATTO A LIVELLO DI PROGRAMMA (REF. § 1.1.1. DEL PON)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto</i> 	

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE	
OBIETTIVO SPECIFICO	1. Contribuire alla realizzazione di un’efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale
OBIETTIVO OPERATIVO	I.1. Promuovere lo sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico con riferimento alle infrastrutture fondamentali di interesse Ue (Corridoi I e 21)
LINEA DI INTERVENTO	I.1.2. POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DI SISTEMI PORTUALI (AUTOSTRADE DEL MARE - CORRIDOIO 21)
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 30 – Porti La linea di intervento concorre al raggiungimento dell’obiettivo programmatico del QSN e del PON, fissato nella destinazione a modalità di trasporto sostenibili del 70% delle risorse complessive
TIPOLOGIE DI AZIONE	Sono previsti prioritariamente interventi tesi a sostenere: <ul style="list-style-type: none"> • lo sviluppo delle infrastrutture nodali a cui agganciare le Autostrade del Mare attraverso il potenziamento e la realizzazione di opere nei sistemi portuali e l’adeguamento della rete dei terminali di cabotaggio • il completamento, il consolidamento e la messa in sicurezza dei porti, con particolare riguardo ai principali nodi di <i>transshipment</i> localizzati in area Convergenza Tale linea di intervento è inoltre rivolta ad ampliare l’offerta dei servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	Autorità portuali, RFI ¹
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Realizzazione di opere pubbliche
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Localizzazione in porti collegati con le Autostrade del Mare (Corridoio 21) • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell’opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Se previsto, applicazione dell’art. 55 del Regolamento (CE) n. 1083/2006 riguardante i “progetti generatori di entrate” e il relativo calcolo della spesa ammissibile al finanziamento • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Sono prioritari gli interventi riferiti agli hub portuali di <i>transshipment</i> di Gioia Tauro, Taranto, Napoli/Salerno e, in subordine, quelli riferiti ad altri porti collegati alle Autostrade del Mare • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – incidere sull’<u>incremento dei volumi di merci</u> in ingresso e in uscita dagli scali portuali oggetto di intervento, con particolare riguardo alla movimentazione di <i>container</i> nei principali porti delle aree Convergenza (capacità in termini di: Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento – Δ% tonn/anno; Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle

¹ Con riferimento ai soli collegamenti del porto con la rete ferroviaria nazionale

LINEA DI INTERVENTO	I.1.2. POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DI SISTEMI PORTUALI (AUTOSTRADE DEL MARE - CORRIDOIO 21)	
	<p>modalità – %)</p> <ul style="list-style-type: none"> – migliorare i livelli di <u>accessibilità, sicurezza ed efficienza dei porti</u>, anche sostenendo lo sviluppo di adeguati sistemi infrastrutturali a terra (capacità in termini di: Variazione del fatturato di porti e interporti dell'area di riferimento) – contribuire alla <u>riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico</u> (capacità in termini di: Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto) <ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto in termini di riequilibrio e integrazione modale, riequilibrio territoriale, conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale (in particolare con riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra – protocollo di Kyoto ed alla riduzione degli impatti in termini di rumore). – <u>integrazione e sinergia</u> con altri strumenti attuativi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale – grado di <u>innovazione</u> e di <u>trasferibilità</u> delle operazioni, anche rispetto alla previsione di modalità di gestione nuove e unitarie • Integrazione della componente ambientale Per quanto non espressamente previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale (T.U. Ambientale, VIA, Valutazione di Incidenza), sarà data priorità agli interventi che prevedono: <ul style="list-style-type: none"> – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di mezzi o di tecnologie costruttive a minore impatto ambientale – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di materiali da costruzione ecocompatibili o autoctoni – l'utilizzo di beni autoctoni (ad es. essenze arboree) per la compensazione/mitigazione degli impatti sull'ambiente – l'avvio al recupero dei rifiuti prodotti in fase di costruzione delle opere e/o di in fase di gestione dell'infrastruttura portuale – la valorizzazione delle prestazioni ambientali dell'infrastruttura portuale attraverso la sua certificazione ambientale (ISO 14001, registrazione EMAS) – la predisposizione di Piani di gestione delle merci pericolose • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo • Convenienza dell'investimento sotto il profilo economico (analisi costi/benefici) • Sono privilegiati gli interventi che consentono il massimo delle possibili sinergie con i territori (aree metropolitane e sistemi produttivi di riferimento), da valutare rispetto al progetto complessivo e non semplicemente rispetto alla localizzazione dell'intervento • Strategicità dell'intervento: a parità di priorità, costituisce elemento di preferenza l'appartenenza dell'intervento alle <u>Piattaforme territoriali strategiche</u> e ai <u>Territori-snodo</u> 	
<p>INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE</p>	<p>Indicatori di realizzazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aree servizi e movimentazione: superficie – sistemi portuali (mq) • Superficie strutture logistiche – porti (mq) • Materiale rimosso – porti (mc) • Cantieri avviati (numero) • Cantieri conclusi (numero) • Infrastrutture di collegamento (kmq) 	<p>Indicatori di risultato</p> <ul style="list-style-type: none"> • % Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità (strada, ferro, nave) • <i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento</i> ($\Delta\%$ tonn/anno)

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA "RETI E MOBILITÀ"
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

LINEA DI INTERVENTO	I.1.2. POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DI SISTEMI PORTUALI (AUTOSTRADE DEL MARE - CORRIDOIO 21)
	<ul style="list-style-type: none">• Avanzamento Banchine (mt)
INDICATORI DI IMPATTO A LIVELLO DI PROGRAMMA (RIF. § 1.1.1. DEL PON)	<ul style="list-style-type: none">• <i>Variazione del fatturato di porti e interporti dell'area di riferimento</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL "Indicatori e Target") e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE	
OBIETTIVO SPECIFICO	1. Contribuire alla realizzazione di un’efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale
OBIETTIVO OPERATIVO	I.2. Potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell’intermodalità
LINEA DI INTERVENTO	I.2.1. POTENZIAMENTO DEL SISTEMA AEROPORTUALE
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 29 – Aeroporti
TIPOLOGIE DI AZIONE	Azioni finalizzate al potenziamento degli aeroporti esistenti <u>che svolgono servizio CARGO</u> : <ul style="list-style-type: none"> • miglioramento della viabilità aeroportuale e potenziamento di infrastrutture di volo dedicate al traffico merci (vie di rullaggio, piste, piazzali di sosta aeromobili, ecc.) attraverso l’installazione di sistemi e dispositivi volti a incrementare la sicurezza delle operazioni di movimentazione dei mezzi • rafforzamento di infrastrutture aeroportuali con specifico riferimento alla qualificazione e allo sviluppo del traffico merci • ampliamento e ristrutturazione di aerostazioni nelle componenti dedicate al traffico delle merci • azioni finalizzate a migliorare la qualità dei servizi offerti all’utenza e agli operatori del settore logistico delle merci
ORGANISMI INTERMEDI	<ul style="list-style-type: none"> • ENAC per lo svolgimento degli interventi di propria competenza rientranti nell’ambito di questa Linea di intervento
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • ENAC • Società di gestione aeroportuale • Altri soggetti aventi titolo, compatibilmente con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato e di progetti generatori di entrate ex art. 55 Reg. (CE) 1083/2006
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Sono ammissibili al finanziamento solo operazioni che prevedono il potenziamento di aeroporti esistenti che svolgono servizio CARGO • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell’opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – sviluppare le opportunità di <u>attrazione del traffico internazionale</u> delle merci e contribuire al <u>soddisfacimento della crescente domanda nazionale</u> (capacità in termini di: Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento) – incidere sull’<u>incremento dei volumi di merci</u> in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali, anche attraverso l’installazione di sistemi e dispositivi volti a incrementare la sicurezza delle operazioni di movimentazione dei mezzi – migliorare la <u>qualità dei servizi</u> rivolti all’utenza e agli operatori del settore logistico delle merci operando, contestualmente, sull’infrastruttura, sulla sua manutenzione e sul servizio offerto (capacità in termini di: Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali / finanziamento richiesto) • Sostenibilità/Durabilità dell’intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto in termini di riequilibrio e integrazione modale, riequilibrio territoriale, conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale (in particolare con riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra –

LINEA DI INTERVENTO	I.2.1. POTENZIAMENTO DEL SISTEMA AEROPORTUALE	
	<p>protocollo di Kyoto ed alla riduzione degli impatti in termini di rumore).</p> <ul style="list-style-type: none"> – integrazione e sinergia con altri strumenti attuativi o con altre linee di intervento del PON, operando soprattutto in una logica di complementarità con gli interventi di potenziamento del Corridoio TEN-T “Berlino-Palermo” e delle Autostrade del Mare ai fini di abbattere le inefficienze del sistema dovute a una bassa integrazione delle infrastrutture logistiche – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale <ul style="list-style-type: none"> • Integrazione della componente ambientale Per quanto non espressamente previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale (T.U. Ambientale, VIA, Valutazione di Incidenza), sarà data priorità agli interventi che prevedono: <ul style="list-style-type: none"> – l’utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di mezzi o di tecnologie costruttive a minore impatto ambientale – l’utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di materiali da costruzione ecocompatibili o autoctoni – l’utilizzo di beni autoctoni (ad es. essenze arboree) per la compensazione/mitigazione degli impatti sull’ambiente – l’avvio al recupero dei rifiuti prodotti in fase di realizzazione delle opere – la valorizzazione delle prestazioni ambientali dell’infrastruttura aeroportuale attraverso la sua certificazione ambientale (ISO 14001, registrazione EMAS) • Avanzata definizione dell’iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo • Convenienza dell’investimento sotto il profilo economico (analisi costi/benefici) • Strategicità dell’intervento: a parità di priorità, costituisce elemento di preferenza l’appartenenza dell’intervento alle <u>Piattaforme territoriali strategiche</u> e ai <u>Territori-snodo</u> 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICO DELL’ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Cantieri avviati (numero) • Cantieri conclusi (numero) • Superficie infrastrutturata – sistemi aeroportuali (mq) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento</i> • <i>Variazione quali-quantitativa servizi aree cargo aeroportuali / finanziamento richiesto</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE	
OBIETTIVO SPECIFICO	1. Contribuire alla realizzazione di un’efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale
OBIETTIVO OPERATIVO	I.2. Potenziare i nodi logistici complementari al sistema principale per lo sviluppo dell’intermodalità
LINEA DI INTERVENTO	I.2.2. SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE NODALI FINALIZZATE ALL’INTERMODALITÀ DELLE MERCI
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 26 – Trasporti multimodali La linea di intervento concorre al raggiungimento dell’obiettivo programmatico del QSN e del PON, fissato nella destinazione a modalità di trasporto sostenibili del 70% delle risorse complessive
TIPOLOGIE DI AZIONE	Azioni finalizzate allo sviluppo e all’armonizzazione della rete delle infrastrutture intermodali localizzate in area Convergenza attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • realizzazione, potenziamento o completamento di Interporti • realizzazione, potenziamento o completamento di Centri di interscambio modale strada-rotaia
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • Soggetti proprietari delle infrastrutture intermodali, in conformità con gli orientamenti e la vigente normativa comunitaria e nazionale • RFI • Enti locali (in forma singola o associata) • Altri soggetti aventi titolo (ad es., Società consortili per la realizzazione e/o gestione delle tratte interne ai sedimi industriali), compatibilmente con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato e di progetti generatori di entrate ex art. 55 Reg. (CE) 1083/2006
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente • altre modalità compatibili con la vigente normativa comunitaria
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell’opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Sostenibilità economica e finanziaria a regime (per le nuove opere) • Se previsto, applicazione dell’art. 55 del Regolamento (CE) n. 1083/2006 riguardante i “progetti generatori di entrate” e il relativo calcolo della spesa ammissibile al finanziamento • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – contribuire alla <u>razionalizzazione del trasporto delle merci e del sistema produttivo-distributivo</u> ad esso connesso, promuovendo il trasporto combinato strada-rotaia e incidendo sia sull’incremento della capacità potenziale delle linee ferroviarie di accesso all’infrastruttura intermodale che sulla qualità dei servizi da questa offerti (capacità in termini di: Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali) – migliorare la <u>qualità dei servizi</u> rivolti all’utenza e agli operatori del settore logistico delle merci operando, contestualmente, sull’infrastruttura e sul servizio offerto (capacità in termini di: Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all’infrastruttura intermodale – n. di treni) – contribuire alla <u>riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico</u> (capacità in termini di: Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento

LINEA DI INTERVENTO	I.2.2. SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE NODALI FINALIZZATE ALL'INTERMODALITÀ DELLE MERCI	
	<p>al settore dei trasporti / finanziamento richiesto)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto in termini di riequilibrio e integrazione modale, riequilibrio territoriale, conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale (in particolare con riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra – protocollo di Kyoto ed alla riduzione degli impatti in termini di rumore). – <u>integrazione e sinergia</u> con altri strumenti attuativi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale • Integrazione della componente ambientale Per quanto non espressamente previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale (T.U. Ambientale, VIA, Valutazione di Incidenza), sarà data priorità agli interventi che prevedono: <ul style="list-style-type: none"> – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di mezzi o di tecnologie costruttive a minore impatto ambientale – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di materiali da costruzione ecocompatibili o autoctoni – l'utilizzo di beni autoctoni (ad es. essenze arboree) per la compensazione/mitigazione degli impatti sull'ambiente – l'avvio al recupero dei rifiuti prodotti in fase di costruzione delle opere e/o di in fase di gestione dell'infrastruttura logistica – la valorizzazione delle prestazioni ambientali dell'infrastruttura logistica attraverso la sua certificazione ambientale (registrazione EMAS, ISO 14001) – la predisposizione di Piani di gestione delle merci pericolose • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo • Convenienza dell'investimento sotto il profilo economico (analisi costi/benefici) • Sostenibilità economica e finanziaria a regime (per gli ampliamenti e i completamenti) • Strategicità dell'intervento: <ul style="list-style-type: none"> – capacità di intercettare/attivare i flussi da e per i Corridoi prioritari I e 21 – a parità di priorità, costituisce elemento di preferenza l'appartenenza dell'intervento alle <u>Piattaforme territoriali strategiche</u> e ai <u>Territori-snodo</u> 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICIO DELL'ASSE	Indicatori di realizzazione <ul style="list-style-type: none"> • Cantieri avviati (numero) • Cantieri conclusi (numero) • Interporti: binari operativi (ml) 	Indicatori di risultato <ul style="list-style-type: none"> • <i>Incremento percentuale della capacità potenziale della linea di accesso all'infrastruttura intermodale (n. di treni)</i> • <i>Variazione del traffico medio giornaliero di veicoli di accesso alle infrastrutture intermodali</i>
INDICATORI DI IMPATTO A LIVELLO DI PROGRAMMA (RIF. § 1.1.1. DEL PON)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto</i> 	

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE	
OBIETTIVO SPECIFICO	1. Contribuire alla realizzazione di un'efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale
OBIETTIVO OPERATIVO	I.3. Creare un sistema tecnologico e informativo orientato all'interoperabilità ai fini di migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione
LINEA DI INTERVENTO	I.3.1. SVILUPPO DI SISTEMI INFORMATIVI E TELEMATICI CONNESSI ALLA LOGISTICA DELLE MERCI
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 28 – Sistemi di trasporto intelligenti La linea di intervento concorre al raggiungimento dell'obiettivo programmatico del QSN e del PON, fissato nella destinazione a modalità di trasporto sostenibili del 70% delle risorse complessive
TIPOLOGIE DI AZIONE	La linea di intervento promuove la realizzazione o il completamento di: <ul style="list-style-type: none"> • interventi finalizzati a incrementare l'interoperabilità del Corridoio TEN-T "Berlino-Palermo" attraverso lo sviluppo del sistema ERTMS • sistemi di informazione integrata sull'offerta di trasporto intermodale, sistemi di <i>tracking and tracing</i>, con particolare riferimento a quelli per le unità di trasporto intermodale (<i>container</i>, casse mobili, semi-rimorchi), sistemi di identificazione automatica di pericolosità delle merci, sistemi di rilevazione automatica degli incidenti stradali e di avviso all'utenza • installazione di sistemi e dispositivi finalizzati a migliorare la sicurezza delle operazioni e del traffico commerciale dei porti del Corridoio 21. Le azioni riguardano soprattutto: (a) l'incremento dell'efficienza gestionale del traffico marittimo e portuale di merci e vettori attraverso la realizzazione di collegamenti telematici continui tra terminali fissi e vettori merci in movimento e l'uso di tecnologie innovative di rice-trasmissione satellitare (sistema VTS) finalizzate al miglioramento della logistica dei trasporti; (b) il controllo del traffico navale, con particolare riguardo per la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la prevenzione degli inquinamenti • sistemi che, attraverso l'innovazione tecnologica, siano rivolti a incrementare i livelli di sicurezza del trasporto aereo delle merci e a migliorare le procedure di avvicinamento, atterraggio e decollo (servizi di terminale); in linea orientativa, si tratta di interventi che riguardano le telecomunicazioni, le comunicazioni terra-bordo-terra (TBT), le radioassistenze, i radiofari, i radar aeroportuali • sistemi informatici e telematici di supporto alla creazione di centri di raccolta delle merci e successiva distribuzione attraverso veicoli a basso impatto
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • RFI • Autorità portuali • Soggetti proprietari delle infrastrutture intermodali, in conformità con gli orientamenti e la vigente normativa comunitaria e nazionale • ENAV • Enti locali (in forma singola o associata) • Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti • Capitanerie di Porto • Altri soggetti aventi titolo, compatibilmente con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato e di progetti generatori di entrate ex art. 55 Reg. (CE) 1083/2006
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente

LINEA DI INTERVENTO	I.3.1. SVILUPPO DI SISTEMI INFORMATIVI E TELEMATICI CONNESSI ALLA LOGISTICA DELLE MERCI	
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Sono ammissibili al finanziamento di questa linea di intervento del PON esclusivamente: <ul style="list-style-type: none"> – <u>per il settore ferroviario</u>: operazioni riferite ai nodi ferroviari e al tracciato del <u>Corridoio I</u>; – <u>per il settore portuale</u>: operazioni riferite agli scali appartenenti al <u>Corridoio 21</u> (a differenza di quelle promosse nell'ambito dell'Asse II - linea II.2.3 che, in una logica "di sistema" e di area vasta, possono agire anche su altri scali delle reti TEN); – <u>per il settore aeroportuale</u>: operazioni che prevedono il potenziamento di <u>aeroporti esistenti che svolgono servizio CARGO</u>. • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell'opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore 	
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell'intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – incidere sull'<u>incremento dei volumi di merci</u> in ingresso e in uscita dagli scali portuali oggetto di intervento (capacità in termini di: % Tonnellate di merci in ingresso e in uscita in navigazione di cabotaggio sul totale delle modalità – strada, ferro, nave; Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento) – <u>migliorare i livelli di qualità, sicurezza ed efficienza gestionale</u> del Corridoio I (direttrice e scali ferroviari), in particolare sostenendone l'interoperabilità, e dei nodi logistici promossi dagli obiettivi operativi I.1 (porti) e I.2 (aeroporti con servizio CARGO e interporti) – contribuire alla <u>riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico</u> (capacità in termini di: Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto) • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto nell'indirizzare le nuove iniziative verso il sostegno dell'intermodalità nell'ambito del traffico merci e di una più efficiente gestione dei carichi merci all'interno dei porti, degli aeroporti e degli interporti promossi nelle altre linee di intervento – <u>integrazione e sinergia</u> tra sistemi tecnologici e informativi diversi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale – grado di <u>innovazione tecnologica</u> e di <u>trasferibilità</u> delle operazioni, anche rispetto alla previsione di modalità di gestione nuove e unitarie • Integrazione della componente ambientale È data priorità a interventi volti a <u>minimizzare i livelli di rischio</u> (come, ad esempio, la realizzazione di sistemi appositamente finalizzati alla tracciabilità delle merci pericolose). • Strategicità dell'intervento con riferimento alla sua capacità di intercettare/attivare i flussi da e per i Corridoi prioritari I e 21 • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo – progetto preliminare 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE	Indicatori di realizzazione <ul style="list-style-type: none"> • Interventi tecnologici e sistemi informativi – sistema ERTMS (numero) • Sistemi di monitoraggio – porti (numero) 	Indicatori di risultato <ul style="list-style-type: none"> • <i>Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)</i> • <i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento</i> • <i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture aeroportuali oggetto di intervento</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE I. SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E LOGISTICA DI INTERESSE EUROPEO E NAZIONALE	
OBIETTIVO SPECIFICO	1. Contribuire alla realizzazione di un’efficiente, efficace e sicura armatura logistica del Mediterraneo affidando alle aree Convergenza un ruolo strategico nello sviluppo delle direttrici di interesse europeo e nazionale in funzione del riequilibrio modale
OBIETTIVO OPERATIVO	I.4. Sostenere e incentivare la domanda di operatori privati del settore della logistica
LINEA DI INTERVENTO	I.4.1. REGIMI DI AIUTO AL SETTORE PRIVATO PER LA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE LOGISTICHE
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 26 – Trasporti multimodali Cod. Ue 29 – Aeroporti Cod. Ue 30 – Porti
TIPOLOGIE DI AZIONE	Le azioni sono rivolte esclusivamente a favore di operatori del settore privato per la realizzazione di infrastrutture logistiche e dei relativi apparati strumentali afferenti i nodi logistici <u>di rilevanza sovragregionale</u> . Le forme di aiuto sono finalizzate a: <ul style="list-style-type: none"> • favorire l’attrezzaggio delle aree e l’adeguamento alle esigenze dell’utenza finale delle strutture logistiche di rilevanza sovragregionale già esistenti (ad es., attraverso l’acquisizione di apparati strumentali) • incrementare i livelli di efficienza del settore attivando forme di sostegno finalizzate a una migliore organizzazione dei sistemi a terra (servizi) connessi ai nodi logistici di rilevanza sovragregionale (quindi cercando di intervenire sia “a monte” che “a valle” dei flussi di trasporto delle merci), attraverso: <ul style="list-style-type: none"> – investimenti in servizi finalizzati a sostenere lo sviluppo o ad accrescere i livelli di competitività di filiere logistiche (sostegno all’integrazione tra diverse modalità di trasporto delle merci, tra infrastruttura e servizi erogati all’utenza, tra fasi di produzione e di commercializzazione delle merci) – azioni di animazione economica e formazione volte a stimolare la domanda da parte del settore e a orientare le iniziative verso l’integrazione modale e una maggiore efficienza dei servizi offerti
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • Imprese, in forma singola o associata, appartenenti al settore della logistica, nel rispetto della vigente normativa in materia di aiuti di Stato
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi • Aiuti di Stato
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Non sono ammissibili le operazioni già avviate alla data di registrazione della domanda di sovvenzione o beneficiarie di altro finanziamento concorrente • Sono ammissibili esclusivamente operazioni relative a centri logistici di interesse sovragregionale/multiregionale • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca la compatibilità dell’intervento proposto rispetto alla tempistica del PON • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – contribuire a un efficace e tempestivo <u>decollo degli insediamenti per la logistica</u> di rilevanza sovragregionale – migliorare i livelli di <u>qualità, efficienza e competitività delle infrastrutture logistiche</u> di rilevanza sovragregionale, sostenendo un’organizzazione più efficiente dei servizi a terra ad esse connessi (capacità in termini di: Tonnellate di merci addizionali trattate dai centri oggetto d’intervento) – migliorare la <u>qualità dei servizi</u> rivolti all’utenza e agli operatori del settore logistico delle merci operando, contestualmente, sull’infrastruttura e sul servizio offerto (capacità in termini di: Tonnellate di merci addizionali trattate dai centri oggetto d’intervento)

LINEA DI INTERVENTO	I.4.1. REGIMI DI AIUTO AL SETTORE PRIVATO PER LA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE LOGISTICHE	
	<ul style="list-style-type: none"> – contribuire alla <u>riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico</u> (capacità in termini di: Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto) • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u> in termini di contributo offerto all'integrazione delle infrastrutture, allo sviluppo dell'intermodalità nel segmento delle merci (soprattutto ai fini di sostenere la realizzazione di un <i>cluster</i> logistico terra-mare) e al conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale (in particolare con riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra – protocollo di Kyoto ed alla riduzione degli impatti in termini di rumore). – <u>integrazione e sinergia</u> con altri strumenti attuativi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il coordinamento/coinvolgimento <i>in itinere</i> del partenariato istituzionale ed economico-sociale • Integrazione della componente ambientale Per quanto non espressamente previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale (T.U. Ambientale, VIA, Valutazione di Incidenza), sarà data priorità agli interventi che prevedono: <ul style="list-style-type: none"> – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di mezzi o di tecnologie costruttive a minore impatto ambientale – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di materiali da costruzione ecocompatibili o autoctoni – l'utilizzo di beni autoctoni (ad es. essenze arboree) per la compensazione/mitigazione degli impatti sull'ambiente – l'avvio al recupero dei rifiuti prodotti in fase di costruzione delle opere e/o di in fase di gestione dell'infrastruttura logistica – la valorizzazione delle prestazioni ambientali dell'infrastruttura logistica attraverso la sua certificazione ambientale (ISO 14001, registrazione EMAS) – la predisposizione di Piani di gestione delle merci pericolose • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo – progetto preliminare • Livello di partecipazione del capitale privato • Convenienza dell'investimento sotto il profilo economico e finanziario • Strategicità dell'intervento: <ul style="list-style-type: none"> – capacità di intercettare/attivare i flussi da e per i Corridoi prioritari I e 21 – a parità di priorità, costituisce elemento di preferenza l'appartenenza dell'intervento alle <u>Piattaforme territoriali strategiche</u> e ai <u>Territori-snodo</u> 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Imprese beneficiarie (numero) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tonnellate di merci addizionali trattate dai centri oggetto d'intervento</i>
INDICATORI DI IMPATTO A LIVELLO DI PROGRAMMA (RIF. § 1.1.1. DEL PON)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto</i> 	

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

4.2. ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL'ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA

4.2.1. Articolazione dell'Asse in linee di intervento

ASSE II Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza						
Obiettivo specifico 2 Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico						
Obiettivi operativi	II.1 Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali		II.2 Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica			
Linee di intervento	<i>II.1.1. Potenziamento dei collegamenti ferroviari</i>	<i>II.1.2. Potenziamento dei collegamenti stradali e autostradali</i>	<i>II.2.1. Sviluppo di sistemi informativi e telematici connessi al miglioramento e alla messa in sicurezza del servizio ferroviario</i>	<i>II.2.2. Sviluppo di sistemi informativi e telematici connessi al miglioramento e alla messa in sicurezza del servizio stradale e autostradale</i>	<i>II.2.3. Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio della navigazione marittima</i>	<i>II.2.4. Sviluppo e potenziamento delle infrastrutture tecnologiche di supporto alla navigazione aerea</i>

4.2.2. Schede dell’Asse II

ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL’ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA	
OBIETTIVO SPECIFICO	2. Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico
OBIETTIVO OPERATIVO	II.1. Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali
LINEA DI INTERVENTO	II.1.1. POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 16 – Trasporti ferroviari Cod. Ue 17 – Ferrovie RTE-T La linea di intervento concorre al raggiungimento dell’obiettivo programmatico del QSN e del PON, fissato nella destinazione a modalità di trasporto sostenibili del 70% delle risorse complessive
TIPOLOGIE DI AZIONE	Sono previsti interventi tesi a potenziare, adeguare e ammodernare linee esistenti, anche attraverso nuove realizzazioni o varianti di tracciato, nonché a favorire l’interconnessione tra le grandi direttrici TEN europee e i principali sistemi produttivi locali. Le operazioni previste da questa linea di intervento riguardano: <ul style="list-style-type: none"> • la realizzazione o il rafforzamento di collegamenti ferroviari finalizzati a mettere in connessione: <ul style="list-style-type: none"> – il Corridoio I e il sistema portuale del Corridoio 21 – i due Corridoi di interesse europeo e le principali infrastrutture logistiche nodali delle aree Convergenza (porti, aeroporti, interporti, stazioni ferroviarie principali) – i due Corridoi prioritari o i principali poli logistici con le altre direttrici TEN – i poli logistici e produttivi con le rispettive aree retroportuali • lo sviluppo del grado di connessione e collaborazione tra i porti • il potenziamento o la creazione di <i>bypass</i> nei principali nodi ferroviari
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • RFI • Altri soggetti aventi titolo (ad es., Società consortili per la realizzazione e/o gestione delle tratte interne ai sedimi industriali/aree retroportuali), compatibilmente con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato e di progetti generatori di entrate ex art. 55 Reg. (CE) 1083/2006
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Realizzazione di opere pubbliche
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato, dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell’opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Se previsto, applicazione dell’art. 55 del Regolamento (CE) n. 1083/2006 riguardante i “progetti generatori di entrate” e il relativo calcolo della spesa ammissibile al finanziamento • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – elevare i livelli di fruibilità e accessibilità della rete logistica portante da parte dei poli produttivi locali agendo, soprattutto, sulla dotazione

LINEA DI INTERVENTO	II.1.1. POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI	
	<p>quantitativa della rete delle aree Convergenza (capacità in termini di: Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia / contributo richiesto)</p> <ul style="list-style-type: none"> – contribuire all'<u>incremento dei volumi</u> delle merci trasportate via ferro 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) – incidere sulla debolezza delle <u>connessioni tra nodi portuali e sistema infrastrutturale ferroviario</u> ai fini di sostenere lo sviluppo di un sistema portuale basato sulla realizzazione di un <i>cluster</i> logistico terra-mare <ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto in termini di riequilibrio e integrazione modale, riequilibrio territoriale, conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale (in particolare con riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra – protocollo di Kyoto ed alla riduzione degli impatti in termini di rumore). – <u>integrazione e sinergia</u> con altri strumenti attuativi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere</u> del partenariato istituzionale ed economico-sociale • Integrazione della componente ambientale Per quanto non espressamente previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale (T.U. Ambientale, VIA, Valutazione di Incidenza), sarà data priorità agli interventi che prevedono: <ul style="list-style-type: none"> – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di mezzi o di tecnologie costruttive a minore impatto ambientale – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di materiali da costruzione ecocompatibili o autoctoni – l'utilizzo di beni autoctoni (ad es. essenze arboree) per la compensazione/mitigazione degli impatti sull'ambiente – l'avvio al recupero dei rifiuti prodotti in fase di costruzione delle opere • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo • Convenienza dell'investimento sotto il profilo economico (analisi costi/benefici) • Strategicità dell'intervento: <ul style="list-style-type: none"> – connessioni tra i principali sistemi portuali (Gioia Tauro, Taranto, Napoli, Salerno, Bari) – capacità di intercettare/attivare i flussi da e per i Corridoi prioritari I e 21 – a parità di priorità, costituisce elemento di preferenza l'appartenenza dell'intervento alle <u>Piattaforme territoriali strategiche</u> e ai <u>Territori-snodo</u> 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrovie nuove (km) <ul style="list-style-type: none"> – di cui TEN-T (km) • Ferrovie ristrutturate (km) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tonnellate di merci in ingresso e in uscita per ferrovia sul totale delle modalità (<i>X per cento</i>) • Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area (<i>X per cento</i>) • Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano (<i>X per cento</i>)

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL'ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA	
OBIETTIVO SPECIFICO	2. Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico
OBIETTIVO OPERATIVO	II.1. Rafforzare le connessioni interne al sistema logistico portante e tra questo e i poli produttivi locali

LINEA DI INTERVENTO	II.1.2. POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI E AUTOSTRADALI
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 20 – Autostrade Cod. Ue 21 – Autostrade RTE-T Cod. Ue 22 – Strade nazionali
TIPOLOGIE DI AZIONE	Interventi volti a garantire adeguate connessioni stradali e autostradali interne all'armatura logistica principale, a sviluppare i collegamenti viari tra questa e i nodi logistico-produttivi locali, a risolvere condizioni di criticità funzionali (grado di saturazione) e ad assicurare maggiori livelli di sicurezza della rete stradale e autostradale (livelli di pericolosità). A tal fine sono previsti il completamento, il potenziamento e la realizzazione di: <ul style="list-style-type: none"> • connessioni stradali interne al sistema logistico portante (rappresentato dai Corridoi I e 21) e tra i due Corridoi e le principali infrastrutture nodali locali (porti, aeroporti, interporti, stazioni ferroviarie principali) • collegamenti stradali fra poli logistici e produttivi e rispettive aree retroportuali • collegamenti stradali finalizzati a sviluppare il trasporto combinato strada-ferrovia
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • ANAS • Altri soggetti aventi titolo (ad es., Società consortili per la realizzazione e/o gestione delle tratte interne ai sedimi industriali/aree retroportuali), compatibilmente con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato e di progetti generatori di entrate ex art. 55 Reg. (CE) 1083/2006
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Realizzazione di opere pubbliche
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Sono ammissibili al finanziamento di questa linea di intervento del PON <u>solo interventi che contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento</u>, così come espressamente indicato al § III.1 del QSN ai fini di ridurre l'inquinamento atmosferico dovuto a ossido d'azoto e polveri sottili e di contrastare i cambiamenti climatici • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell'opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Conformità con la <u>normativa di settore</u> • Recepimento nella <u>programmazione nazionale di settore</u>
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell'intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – incidere in termini di riequilibrio modale e sui <u>livelli di fruibilità e accessibilità della rete logistica portante da parte dei poli produttivi locali</u>, così da garantire all'intero sistema gradi più elevati di efficienza e competitività (capacità in termini di: % Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada – media delle merci in ingresso e in uscita) – contribuire in misura evidente all'<u>abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico</u> (per esempio: attraverso interventi finalizzati alla riduzione della congestione stradale o a stabilire adeguati collegamenti con le strutture portuali) (capacità in termini di: Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto) – migliorare l'<u>accessibilità dei SLL dell'area</u> (con riferimento agli indicatori di risultato: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area e

LINEA DI INTERVENTO	II.1.2. POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI E AUTOSTRADALI	
	<p>scarsa accessibilità dei SLL dell'area rispetto all'indice di accessibilità medio italiano)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto in termini di riequilibrio e integrazione modale, riequilibrio territoriale, conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale (in particolare con riferimento alla riduzione dei gas a effetto serra – protocollo di Kyoto ed alla riduzione degli impatti in termini di rumore). – <u>integrazione e sinergia</u> con altri strumenti attuativi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale • Integrazione della componente ambientale Per quanto non espressamente previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale (T.U. Ambientale, VIA, Valutazione di Incidenza), sarà data priorità agli interventi che prevedono: <ul style="list-style-type: none"> – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di mezzi o di tecnologie costruttive a minore impatto ambientale – l'utilizzo, in fase di realizzazione delle opere, di materiali da costruzione ecocompatibili o autoctoni – l'utilizzo di beni autoctoni (ad es. essenze arboree) per la compensazione/mitigazione degli impatti sull'ambiente – l'avvio al recupero dei rifiuti prodotti in fase di costruzione delle opere • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo – progetto preliminare nel caso di bandi di gara ricorrenti al General Contractor sulla base della disciplina vigente nel settore dei lavori pubblici • Convenienza dell'investimento sotto il profilo economico complessivo dei nodi logistici – interporti, porti, e aeroporti – collegati (analisi costi/benefici) • Strategicità dell'intervento: <ul style="list-style-type: none"> – capacità di intercettare/attivare i flussi da e per i Corridoi prioritari I e 21 – a parità di priorità, costituisce elemento di preferenza la funzionalità dell'intervento rispetto alle <u>Piattaforme territoriali strategiche</u> e ai <u>Territori-snodo</u> 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE	Indicatori di realizzazione <ul style="list-style-type: none"> • Progetti strade (numero) • Strade nuove (km equivalenti) <ul style="list-style-type: none"> – di cui TEN-T (km equivalenti) • Strade ristrutturare (km equivalenti) 	Indicatori di risultato <ul style="list-style-type: none"> • Tonnellate di merci in ingresso e in uscita su strada (media delle merci in ingresso e in uscita) sul totale delle modalità (<i>X per cento</i>) • Accessibilità media: media dell'accessibilità infrastrutturale dei SLL dell'area (<i>X per cento</i>) • Scarsa accessibilità: % dei SLL meno accessibili rispetto all'indice di accessibilità medio italiano (<i>X per cento</i>)
INDICATORI DI IMPATTO A LIVELLO DI PROGRAMMA (RIF. § 1.1.1. DEL PON)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente con riferimento al settore dei trasporti / finanziamento richiesto</i> 	

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL "Indicatori e Target") e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL'ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA	
OBIETTIVO SPECIFICO	2. Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico
OBIETTIVO OPERATIVO	II.2. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica
LINEA DI INTERVENTO	II.2.1. SVILUPPO DI SISTEMI INFORMATIVI E TELEMATICI CONNESSI AL MIGLIORAMENTO E ALLA MESSA IN SICUREZZA DEL SERVIZIO FERROVIARIO
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 28 – Sistemi di trasporto intelligenti La linea di intervento concorre al raggiungimento dell'obiettivo programmatico del QSN e del PON, fissato nella destinazione a modalità di trasporto sostenibili del 70% delle risorse complessive
TIPOLOGIE DI AZIONE	La linea di intervento riguarda esclusivamente linee ferroviarie non inserite nel tracciato del Corridoio I e prevede la realizzazione, il completamento o l'installazione di: <ul style="list-style-type: none"> • sistemi tecnologici su linee ferroviarie esistenti volti a sostenere l'interoperabilità della rete, in particolare attraverso l'utilizzo dell'ERTMS • sistemi tecnologici e informativi per il controllo della circolazione dei treni merci (segnalamento e sicurezza – SCC) • interventi di elettrificazione e armamento di linee ferroviarie esistenti, finalizzati al controllo e a una migliore gestione del traffico merci • sistemi tecnologici e informativi finalizzati a sostenere l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto delle merci
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • RFI • Altri soggetti aventi titolo, compatibilmente con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato e di progetti generatori di entrate ex art. 55 Reg. (CE) 1083/2006
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Sono ammissibili al finanziamento di questa linea di intervento del PON solo operazioni riferite alla rete ferroviaria <u>non appartenente al tracciato del Corridoio I</u> • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell'opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Conformità con la <u>normativa di settore</u> • Recepimento nella <u>programmazione nazionale di settore</u>
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell'intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – <u>migliorare i livelli di qualità, sicurezza ed efficienza gestionale</u> della rete ferroviaria esistente non inserita nel tracciato del Corridoio I, in particolare sostenendone l'interoperabilità e agendo in considerazione dei “colli di bottiglia” – supportare lo <u>sviluppo del trasporto combinato</u> – sostenere lo <u>sviluppo e l'organizzazione di filiere logistiche</u> nei territori Convergenza • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto nell'indirizzare le nuove iniziative verso il sostegno dell'intermodalità nell'ambito del traffico merci e di una più efficiente gestione dei carichi merci all'interno della rete ferroviaria esistente

LINEA DI INTERVENTO	II.2.1. SVILUPPO DI SISTEMI INFORMATIVI E TELEMATICI CONNESSI AL MIGLIORAMENTO E ALLA MESSA IN SICUREZZA DEL SERVIZIO FERROVIARIO	
	<ul style="list-style-type: none"> – <u>integrazione e sinergia</u> tra sistemi tecnologici e informativi diversi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale – grado di <u>innovazione tecnologica</u> e di <u>trasferibilità</u> delle operazioni, anche rispetto alla previsione di modalità di gestione nuove e unitarie • Integrazione della componente ambientale È data priorità a interventi volti a <u>minimizzare i livelli di rischio (come, ad esempio,</u> la realizzazione di sistemi appositamente finalizzati alla tracciabilità delle merci pericolose) • Avanzata definizione dell’iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo – progetto preliminare 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICO DELL’ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Interventi tecnologici e sistemi informativi – sistema ERTMS (numero) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL'ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA	
OBIETTIVO SPECIFICO	2. Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico
OBIETTIVO OPERATIVO	II.2. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica
LINEA DI INTERVENTO	II.2.2. SVILUPPO DI SISTEMI INFORMATIVI E TELEMATICI CONNESSI AL MIGLIORAMENTO E ALLA MESSA IN SICUREZZA DEL SERVIZIO STRADALE E AUTOSTRADALE
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 28 – Sistemi di trasporto intelligenti
TIPOLOGIE DI AZIONE	Azioni finalizzate a sviluppare sistemi tecnologici volti al miglioramento della gestione delle interconnessioni viarie e al sostegno dell'integrazione modale. A tal fine è prevista la realizzazione, il completamento o l'installazione di: <ul style="list-style-type: none"> • sistemi informativi e telematici di controllo remoto della viabilità e dello stato delle infrastrutture • sistemi di gestione e controllo del traffico stradale e autostradale con funzioni dedicate alla gestione dei flussi merci • sistemi tecnologici e informativi finalizzati a sostenere l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto delle merci
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • ANAS • Enti locali (in forma singola o associata) • Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell'opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell'intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – supportare lo <u>sviluppo del trasporto combinato</u> – sostenere lo <u>sviluppo e l'organizzazione di filiere logistiche</u> nei territori Convergenza • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto nell'indirizzare le nuove iniziative verso il sostegno dell'intermodalità nell'ambito del traffico merci e di una più efficiente gestione dei carichi merci all'interno della rete viaria (stradale e autostradale) – <u>integrazione e sinergia</u> tra sistemi tecnologici e informativi diversi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale – grado di <u>innovazione tecnologica</u> e di <u>trasferibilità</u> delle operazioni, anche rispetto alla previsione di modalità di gestione nuove e unitarie • Integrazione della componente ambientale <p>È data priorità a interventi volti a <u>minimizzare i livelli di rischio</u> (come, ad esempio, la realizzazione di sistemi appositamente finalizzati alla tracciabilità</p>

LINEA DI INTERVENTO	II.2.2. SVILUPPO DI SISTEMI INFORMATIVI E TELEMATICI CONNESSI AL MIGLIORAMENTO E ALLA MESSA IN SICUREZZA DEL SERVIZIO STRADALE E AUTOSTRADALE	
	delle merci pericolose). • Avanzata definizione dell’iter progettuale o realizzativo , valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo – progetto preliminare	
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICO DELL’ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	• Sistemi di monitoraggio: postazioni di rilevazione (numero)	• <i>Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL'ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA	
OBIETTIVO SPECIFICO	2. Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico
OBIETTIVO OPERATIVO	II.2. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica
LINEA DI INTERVENTO	II.2.3. POTENZIAMENTO DELLE ATTREZZATURE FINALIZZATE AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA GENERALE DEL SERVIZIO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 28 – Sistemi di trasporto intelligenti La linea di intervento concorre al raggiungimento dell'obiettivo programmatico del QSN e del PON, fissato nella destinazione a modalità di trasporto sostenibili del 70% delle risorse complessive
TIPOLOGIE DI AZIONE	La linea di intervento coinvolge <u>anche</u> i nodi logistici portuali non interessati dalle Autostrade del Mare (Corridoio 21), ma inseriti nelle reti TEN. Sono previsti la realizzazione, il completamento o l'installazione di: <ul style="list-style-type: none"> • sistemi e dispositivi tecnologici e informativi finalizzati a migliorare la sicurezza delle operazioni e del traffico commerciale dei porti non appartenenti al Corridoio 21 attraverso: (a) l'incremento dell'efficienza gestionale del traffico marittimo e portuale di merci e vettori attraverso la realizzazione di collegamenti telematici continui tra terminali fissi e vettori merci in movimento e l'uso di tecnologie innovative di rice-trasmissione satellitare (sistema VTS) finalizzate al miglioramento della logistica dei trasporti; (b) il controllo del traffico navale, con particolare riguardo per la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la prevenzione degli inquinamenti • dispositivi tecnologici e informativi tesi a “mettere in rete” le diverse modalità di trasporto, ossia a integrare tra loro la gestione e il controllo di uno o più sistemi modalì soprattutto ai fini della tracciabilità delle merci • dispositivi tecnologici e informativi orientati a sviluppare, organizzare e controllare il traffico di possibili “filieri logistiche” nei territori Convergenza
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	<ul style="list-style-type: none"> • Autorità portuali • Enti locali (in forma singola o associata) • Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti • Capitanerie di porto
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell'opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON. • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell'intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – <u>migliorare i livelli di qualità, sicurezza ed efficienza gestionale</u> dei nodi logistici portuali non appartenenti al Corridoio 21 e della rete portuale nel suo complesso (capacità in termini di: Variazione % tratto di costa controllata; Variazione % incidentalità marittima) – supportare lo <u>sviluppo del trasporto combinato</u> – sostenere lo <u>sviluppo e l'organizzazione di filiere logistiche</u> nei territori Convergenza

LINEA DI INTERVENTO	II.2.3. POTENZIAMENTO DELLE ATTREZZATURE FINALIZZATE AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA GENERALE DEL SERVIZIO DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA	
	<ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto nell'indirizzare le nuove iniziative verso il sostegno dell'intermodalità nell'ambito del traffico merci e di una più efficiente gestione dei carichi merci via mare – <u>integrazione e sinergia</u> tra sistemi tecnologici e informativi diversi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale – grado di <u>innovazione tecnologica</u> e di <u>trasferibilità</u> delle operazioni, anche rispetto alla previsione di modalità di gestione nuove e unitarie • Integrazione della componente ambientale È data priorità a interventi volti a <u>minimizzare</u> i livelli di rischio (come, ad esempio, la realizzazione di sistemi appositamente finalizzati alla tracciabilità delle merci pericolose). • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali: <ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo – progetto preliminare 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Interventi tecnologici e sistemi informativi – VTS (numero) • Copertura VTS sui porti merci TEN in area Convergenza (%) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)</i> • <i>Variazione % tratto di costa controllata (variazione del tratto di costa assistita al fine di prevedere gli incidenti di mare ed in generale per le situazioni di emergenza e l'assistenza ai naviganti)</i> • <i>Variazione % incidentalità marittima</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE II. POTENZIAMENTO DELLE CONNESSIONI TRA DIRETTRICI, NODI E POLI PRINCIPALI DELL'ARMATURA LOGISTICA DELLE AREE CONVERGENZA	
OBIETTIVO SPECIFICO	2. Contribuire al potenziamento e alla messa in sicurezza delle connessioni tra le infrastrutture di rilevanza europea (Corridoi I e 21) e nazionale ai fini di accrescere i livelli di competitività e di fruibilità del sistema logistico
OBIETTIVO OPERATIVO	II.2. Migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione del sistema connettivo tra direttrici, nodi e poli principali dell'armatura logistica
LINEA DI INTERVENTO	II.2.4. SVILUPPO E POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE DI SUPPORTO ALLA NAVIGAZIONE AEREA
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 28 – Sistemi di trasporto intelligenti
TIPOLOGIE DI AZIONE	La linea di intervento prevede la realizzazione, il completamento o l'installazione di: <ul style="list-style-type: none"> • dispositivi tecnologici basati sul sistema ATC all'interno degli aeroporti con servizi CARGO • dispositivi tecnologici e informativi tesi a “mettere in rete” le diverse modalità di trasporto, ossia a integrare tra loro la gestione e il controllo di uno o più sistemi modali soprattutto ai fini della tracciabilità delle merci • dispositivi tecnologici e informativi orientati a sviluppare, organizzare e controllare il traffico di possibili “filieri logistiche” nei territori Convergenza
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	ENAV
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	<ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di opere pubbliche • Acquisizione di beni e servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilità di un cronoprogramma dettagliato dal quale si evinca il concreto completamento delle attività progettuali, delle procedure di affidamento e delle fasi di esecuzione e di collaudo dell'opera entro tempi compatibili con la tempistica del PON • Conformità con la normativa di settore • Recepimento nella programmazione nazionale di settore
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell'intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – <u>migliorare i livelli di qualità, sicurezza ed efficienza gestionale</u> della rete logistica aeroportuale nel suo complesso – supportare lo <u>sviluppo del trasporto combinato</u> – sostenere lo <u>sviluppo e l'organizzazione di filiere logistiche</u> nei territori Convergenza • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – livelli di <u>sostenibilità territoriale e ambientale</u>, con particolare riguardo al contributo offerto nell'indirizzare le nuove iniziative verso il sostegno dell'intermodalità nell'ambito del traffico merci e di una più efficiente gestione dei carichi merci via mare – <u>integrazione e sinergia</u> tra sistemi tecnologici e informativi diversi o con altre linee di intervento del PON – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale – grado di <u>innovazione tecnologica</u> e di <u>trasferibilità</u> delle operazioni, anche rispetto alla previsione di modalità di gestione nuove e unitarie • Integrazione della componente ambientale È data priorità a interventi volti a <u>minimizzare i livelli di rischio</u> (come, ad esempio, la realizzazione di sistemi appositamente finalizzati alla tracciabilità delle merci pericolose). • Avanzata definizione dell'iter progettuale o realizzativo, valutata attribuendo valori decrescenti ai seguenti step procedurali:

LINEA DI INTERVENTO	II.2.4. SVILUPPO E POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE DI SUPPORTO ALLA NAVIGAZIONE AEREA	
	<ul style="list-style-type: none"> – lavori in corso/progetto esecutivo – progetto definitivo – progetto preliminare 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICO DELL’ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Interventi tecnologici e sistemi informativi – ATC (numero) • Variazione della capacità aeroportuale di assistenza al volo 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Periodicità di aggiornamento dei modelli di simulazione di rete o di traffico (frequenza)</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

4.3. ASSE III. ASSISTENZA TECNICA

4.3.1. Articolazione dell'Asse in linee di intervento

ASSE III Assistenza tecnica					
Obiettivo specifico 3 Accrescere l'efficacia dell'attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari					
Obiettivi operativi	III.1 Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma				III.2 Accrescere la conoscenza del PON da parte del pubblico e dei beneficiari
Linee di intervento	III.1.1. Assistenza tecnica	III.1.2. Monitoraggio	III.1.3. Valutazione, studi e ricerche	III.1.4. Controlli	III.2.1. Comunicazione, informazione e pubblicità

4.3.2. Criteri generali di priorità per gli interventi dell'Asse III

- Interventi che garantiscono l'internalizzazione delle competenze, con una indicazione specifica delle risorse interne all'ente dedicate alla direzione, la realizzazione e la gestione dello stesso e delle strutture che assolveranno tali funzioni a regime
- Adozione di procedure e meccanismi volti alla crescita della trasparenza e dell'informazione con maggiore coinvolgimento della società civile e sull'apertura al confronto partenariale
- Interventi finalizzati ad assicurare certezza nei tempi, trasparenza nei criteri di decisione, accessibilità e chiarezza di procedure e di informazioni
- Interventi che prevedono il riuso di buone pratiche amministrative espressamente collegate all'attuazione del Programma
- Integrazione e complementarietà con le attività di supporto eventualmente realizzate a valere sui PON Governance e AT.

4.3.3. Schede dell’Asse III

ASSE III. ASSISTENZA TECNICA	
OBIETTIVO SPECIFICO	3. Accrescere l’efficacia dell’attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari
OBIETTIVO OPERATIVO	III.1. Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma
LINEA DI INTERVENTO	III.1.1. ASSISTENZA TECNICA
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 85 – Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni
TIPOLOGIE DI AZIONE	<p>La linea di intervento prevede l’attivazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attività di supporto e assistenza tecnica alla conduzione del PON, in particolare consistenti in: <ul style="list-style-type: none"> – attività di carattere tecnico-scientifico e organizzativo a supporto dello svolgimento delle sedute del Comitato di Sorveglianza e del Comitato di Indirizzo e Attuazione istituito ai fini di garantire sinergia e coordinamento fra Programmi cofinanziati da diverse fonti (comunitarie e nazionali FAS) ai livelli nazionale e regionale – predisposizione di strumenti e metodologie per l’esecuzione dei controlli finanziari e per la verifica e l’aggiornamento dei sistemi di gestione e controllo – forme di accompagnamento e cooperazione interistituzionale finalizzate a rafforzare le competenze tecniche e di governo dei diversi soggetti coinvolti nell’attuazione del Programma – supporti alla preparazione, valutazione e implementazione di singoli progetti o iniziative che, per la loro complessità, richiedono il contributo di competenze specialistiche; per lo svolgimento di tali attività sarà valutata la possibilità di avvalersi anche del contributo del Gruppo di Lavoro “Trasporti” (GLT) istituito in seno al QCS Obiettivo 1 del periodo 2000-2006 – supporti all’Autorità di Gestione nella conduzione dei rapporti di collaborazione con l’Autorità Ambientale ai fini del monitoraggio degli effetti ambientali del PON • Eventuali supporti finalizzati alla chiusura del ciclo di programmazione 2000-2006 • Spese per il personale interno dell’Amministrazione
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Acquisizione di beni o servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Rispetto della normativa vigente in materia di appalti pubblici • Coerenza degli interventi rispetto agli specifici fabbisogni connessi all’attuazione e gestione del PON nel quadro complessivo del Piano di Assistenza Tecnica • Fattibilità tecnico-economica dell’operazione
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Strategicità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – orientare e promuovere attività di supporto e di assistenza tecnica tese ad assicurare che la logica di attuazione del PON sia <u>coerente con l’approccio strategico assunto dalle politiche di coesione e ne sostenga l’inserimento nel più ampio contesto di azione definito dalla programmazione unitaria</u>

LINEA DI INTERVENTO	III.1.1. ASSISTENZA TECNICA	
	<ul style="list-style-type: none"> – strutturare un sistema di relazioni interne alla rete degli attori (istituzionali e non) interessati dallo sviluppo del PON tale da <u>rendere pienamente efficace il coordinamento verticale e orizzontale delle azioni intraprese</u>, sia rafforzando le interazioni in materia di assistenza tecnica alle varie scale che favorendo l’apertura e il dialogo tra gli attori le cui azioni contribuiscono ad alimentare la strategia di Lisbona – supportare il rafforzamento e la conservazione <i>in itinere</i> di elevati gradi di <u>integrazione nel PON della componente ambientale</u> • Sostenibilità/Durabilità dell’intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – <u>integrazione e sinergia</u> con altre linee di intervento previste dall’Asse III – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – ridurre i tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi – ridurre i tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere – migliorare la velocità di spesa 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICO DELL’ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Contratti (numero) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi</i> • <i>Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere</i> • <i>Miglioramento della velocità di spesa</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE III. ASSISTENZA TECNICA	
OBIETTIVO SPECIFICO	3. Accrescere l’efficacia dell’attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari
OBIETTIVO OPERATIVO	III.1. Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma
LINEA DI INTERVENTO	III.1.2. MONITORAGGIO
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 85 – Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni
TIPOLOGIE DI AZIONE	<p>La linea di intervento prevede l’attivazione di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Attività di supporto al monitoraggio del PON, in particolare consistenti in: <ul style="list-style-type: none"> – supporti all’Autorità di Gestione e agli Enti attuatori (in qualità di soggetti beneficiari di specifiche linee di intervento del PON) per la rilevazione dei dati a livello di progetto e in relazione ai profili finanziario, procedurale e fisico – supporti finalizzati a una corretta installazione e fruizione del Sistema di Monitoraggio Unico, nonché per definire “protocolli di colloquio” tra i sistemi informativi attualmente in uso presso i soggetti coinvolti nella rilevazione e trattazione dei dati – supporti all’Autorità di Gestione nella conduzione dei rapporti di collaborazione con l’Autorità Ambientale ai fini di garantire il monitoraggio degli effetti ambientali del PON • Eventuali supporti finalizzati alla chiusura del ciclo di programmazione 2000-2006 • Spese per il personale interno dell’Amministrazione
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Acquisizione di beni o servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	<p>La realizzazione degli interventi è prevista attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Rispetto della normativa vigente in materia di appalti pubblici • Coerenza degli interventi rispetto agli specifici fabbisogni connessi all’attuazione e gestione del PON • Fattibilità tecnico-economica dell’operazione
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Strategicità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – contribuire a una <u>gestione del Programma che sia sana, efficace e conforme ai regolamenti europei e nazionali</u>, ossia garantire al sistema di monitoraggio la massima operatività nel corso dell’intero ciclo di vita del PON e conservarne l’affidabilità per l’intera durata delle attività programmate – soddisfare i <u>bisogni specifici</u> individuati dai nuovi regolamenti, i protocolli operativi conseguenti alle procedure già in atto, i vincoli derivanti dalle strutture informatiche attivate nei precedenti periodi di programmazione (segnatamente MONIT 2000 e SI-PONT) – <u>ampliare e valorizzare il “capitale relazionale”</u> che si forma a partire dall’insieme degli attori effettivamente partecipi della rete informatica del sistema di monitoraggio • Sostenibilità/Durabilità dell’intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – <u>integrazione e sinergia</u> con altre linee di intervento previste dall’Asse III – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di:

LINEA DI INTERVENTO	III.1.2. MONITORAGGIO	
	<ul style="list-style-type: none"> – supportare l’Autorità di Gestione nella conduzione delle attività e delle relazioni con i Beneficiari relativamente alla rilevazione, al controllo e all’analisi dei dati sull’avanzamento finanziario, fisico e procedurale a livello di singolo progetto – affiancare adeguatamente il personale tecnico-amministrativo ai fini di un’efficace utilizzazione, da parte dello stesso, del software gestionale per la sorveglianza e il monitoraggio delle iniziative finanziate • Adozione di procedure di valutazione e verifica che consentano di <u>valutare il raggiungimento di obiettivi</u> quantificati, determinati e specifici • <u>Innovatività degli strumenti informatici</u> proposti, anche in relazione alle necessità di coordinamento con la Programmazione unitaria 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICO DELL’ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Contratti (numero) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi</i> • <i>Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere</i> • <i>Miglioramento della velocità di spesa</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell’UVAL, nel tavolo *ad hoc* all’interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE III. ASSISTENZA TECNICA	
OBIETTIVO SPECIFICO	3. Accrescere l'efficacia dell'attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari
OBIETTIVO OPERATIVO	III.1. Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma
LINEA DI INTERVENTO	III.1.3. VALUTAZIONE, STUDI E RICERCHE
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 86 – Valutazione e studi ; informazione e comunicazione
TIPOLOGIE DI AZIONE	<p>La linea di intervento prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaborazione del “Piano della Valutazione del PON Reti e mobilità” • Svolgimento delle attività di Valutazione ex ante, coerentemente con quanto previsto dall'art. 48 del Regolamento (CE) 1083/2006 • Svolgimento delle attività di Valutazione in itinere, coerentemente con quanto previsto dall'art. 48 del Regolamento (CE) 1083/2006. <p>Nell'ambito di tali attività trovano elaborazione anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'aggiornamento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PON – l'aggiornamento o la revisione del “Piano della Valutazione del PON Reti e mobilità” <ul style="list-style-type: none"> • Svolgimento delle attività di Valutazione ex post, coerentemente con quanto previsto dall'art. 48 del Regolamento (CE) 1083/2006, • Realizzazione di studi e ricerche connessi a specifiche esigenze attuative del PON, nonché finalizzati a fornire elementi utili al successivo periodo di programmazione. <p>Le iniziative promosse nell'ambito di questo filone di attività saranno attivate previa elaborazione di un “Piano strategico delle iniziative di studi e ricerche”. Tale Piano dovrà, in ogni caso, prevedere l'attivazione di un apposito studio dedicato ad approfondire la correlazione tra gli indicatori di impatto del PON, in particolare considerando quelli riferiti al miglioramento della logistica e dello <i>shift</i> modale e il livello di sviluppo dell'area CONV, così da poter definire entro la fine del 2008 un pertinente indicatore di impatto legato alla convergenza.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spese per il personale interno dell'Amministrazione
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Acquisizione di beni o servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	<p>La realizzazione degli interventi è prevista attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Rispetto della normativa vigente in materia di appalti pubblici • Coerenza degli interventi rispetto agli specifici fabbisogni connessi all'attuazione e gestione del PON nel quadro complessivo del relativo Piano della Valutazione • Fattibilità tecnico-economica dell'operazione
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Strategicità dell'intervento in relazione all'opportunità di: <ul style="list-style-type: none"> – analizzare e valutare sia il livello di azione riferito ai <u>singoli interventi</u> che quello riferito alla <u>dimensione complessiva del Programma</u> – supportare il rafforzamento e la conservazione <i>in itinere</i> di elevati gradi di <u>integrazione nel PON della componente ambientale</u> • Sostenibilità/Durabilità dell'intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – <u>integrazione e sinergia</u> con altre linee di intervento previste dall'Asse III

LINEA DI INTERVENTO	III.1.3. VALUTAZIONE, STUDI E RICERCHE	
	<ul style="list-style-type: none"> – misure previste, soprattutto dalle attività valutative, per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale – contributo fornito, sia dagli studi/ricerche che dalle valutazioni, al rafforzamento della dimensione sperimentale e innovatrice sviluppata dal PON • Utilità dell'intervento in relazione alla sua capacità di costituire: <ul style="list-style-type: none"> – uno strumento <u>di apprendimento collettivo</u> – uno strumento <u>al servizio delle decisioni</u> strategiche e operative – uno strumento <u>per l'analisi dell'utilità</u> del Programma e degli interventi che ne fanno parte • Interventi che sviluppano reti di sapere e che favoriscono <u>attività di benchmarking</u> 	
INDICATORI ASSOCIATI ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato
	<ul style="list-style-type: none"> • Contratti (numero) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione degli interventi</i> • <i>Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere</i> • <i>Miglioramento della velocità di spesa</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL “Indicatori e Target”) e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE CONVERGENZA “RETI E MOBILITÀ”
 PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2007-2013
 CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI – REVISIONE N. 3 DEL 20 APRILE 2010

ASSE III. ASSISTENZA TECNICA					
OBIETTIVO SPECIFICO	3. Accrescere l’efficacia dell’attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari				
OBIETTIVO OPERATIVO	III.1. Incrementare i livelli di efficienza, efficacia e trasparenza nella gestione operativa del Programma				
LINEA DI INTERVENTO	III.1.4. CONTROLLI				
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 85 – Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni				
TIPOLOGIE DI AZIONE	La linea di intervento prevede l’attivazione di: <ul style="list-style-type: none"> • Attività di supporto e assistenza tecnica all’Autorità di Audit nello svolgimento delle attività connesse all’applicazione della regolamentazione comunitaria e nazionale relativamente ai controlli finanziari di secondo livello • Supporti all’Autorità di Gestione per l’elaborazione, implementazione e aggiornamento di adeguati sistemi di gestione e di controllo del Programma, in conformità a quanto richiesto dai Regolamenti comunitari 1083/2006 e 1828/2006 e dalle altre fonti normative nazionali di riferimento • Eventuali supporti finalizzati alla chiusura del ciclo di programmazione 2000-2006 • Spese per il personale interno dell’Amministrazione sostenute per lo svolgimento delle attività sopra indicate 				
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno				
BENEFICIARI	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti				
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Acquisizione di beni o servizi				
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente 				
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Rispetto della normativa vigente in materia di appalti pubblici • Coerenza degli interventi rispetto agli specifici fabbisogni connessi all’attuazione e gestione del PON • Fattibilità tecnico-economica dell’operazione 				
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Strategicità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – sostenere l’Autorità di Audit nell’espletamento delle proprie funzioni di supervisione e controllo anche in corso d’opera, con <u>riferimento tanto ai profili “strategici” quanto a quelli più “operativi” dei sistemi</u> – operare in considerazione di un quadro contestuale che persegue l’affermazione del <u>principio di una maggiore efficacia dei sistemi</u> di gestione e di controllo degli interventi e, al contempo, spinge anche verso una <u>maggiore semplificazione delle procedure</u> e un <u>maggiore decentramento delle responsabilità</u> • Sostenibilità/Durabilità dell’intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – <u>sinergia</u> con altre linee di intervento previste dall’Asse III – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – fornire all’Amministrazione <u>soluzioni rimediali</u> a fronte di criticità rilevate – sostenere l’<u>emersione di quei progetti o segmenti del sistema che, anche in via potenziale, paiono maggiormente a rischio o manifestano maggiori complessità e criticità</u> sotto il profilo di una sana gestione finanziaria 				
INDICATORI ASSOCIATI ALL’OBIETTIVO SPECIFICO	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Indicatori di realizzazione</th> <th style="text-align: left;">Indicatori di risultato</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Contratti (numero) </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione</i> </td> </tr> </tbody> </table>	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato	<ul style="list-style-type: none"> • Contratti (numero) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione</i>
Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato				
<ul style="list-style-type: none"> • Contratti (numero) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Riduzione dei tempi medi delle procedure amministrative connesse alla progettazione e approvazione</i> 				

LINEA DI INTERVENTO	III.1.4. CONTROLLI	
DELL'ASSE		<i>degli interventi</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>Riduzione dei tempi medi connessi alla fase realizzativa delle opere</i>• <i>Miglioramento della velocità di spesa</i>

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL "Indicatori e Target") e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.

ASSE III. ASSISTENZA TECNICA	
OBIETTIVO SPECIFICO	3. Accrescere l’efficacia dell’attuazione del PON e la qualità degli interventi in esso inclusi e promuovere la conoscenza da parte del pubblico e dei beneficiari
OBIETTIVO OPERATIVO	III.2. Accrescere la conoscenza del PON da parte del pubblico e dei beneficiari
LINEA DI INTERVENTO	III.2.1. COMUNICAZIONE, INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ
CODICI UE (CATEGORIE DI SPESA) E TEMI PRIORITARI	Cod. Ue 86 – Valutazione e studi ; informazione e comunicazione
TIPOLOGIE DI AZIONE	La linea di intervento prevede le seguenti attività: <ul style="list-style-type: none"> • Elaborazione del “Piano di Comunicazione” in conformità a quanto disposto dall’art. 2 del Regolamento Attuativo (CE) 1828/2006 • Azioni di informazione rivolte sia ai cittadini che agli operatori economici in merito alle iniziative promosse/avviate • Azioni di diffusione dei risultati conseguiti • Costruzione di network sulle politiche di trasporto • Spese per il personale interno dell’Amministrazione
ORGANISMI INTERMEDI	Nessuno
BENEFICIARI	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
TIPOLOGIE DI INTERVENTO	Acquisizione di beni o servizi
MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE OPERAZIONI	La realizzazione degli interventi è prevista attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • procedure di evidenza pubblica ai sensi della normativa vigente • procedure negoziate ai sensi della normativa vigente
REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Rispetto della normativa vigente in materia di appalti pubblici • Coerenza degli interventi rispetto agli specifici fabbisogni connessi all’attuazione e gestione del PON nel quadro complessivo del relativo Piano di Comunicazione • Fattibilità tecnico-economica dell’operazione
CRITERI DI PRIORITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • Utilità dell’intervento in relazione alla sua capacità di: <ul style="list-style-type: none"> – incrementare la visibilità del PON – incrementare il numero di Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell’area Convergenza (%) – incrementare il numero/anno di Visitatori al sito web dedicato (con articolazione per tipologia di utenza) • Strategicità dell’intervento in relazione a: <ul style="list-style-type: none"> – la promozione di iniziative mirate, efficaci e “pervasive”, ossia finalizzate ad accrescere il grado di conoscenza e di consapevolezza dei diversi interventi attuati con il PON – la necessità di assicurare in corso d’opera piena coerenza tra creatività, pianificazione dei mezzi e attuazione della strategia di comunicazione • Sostenibilità/Durabilità dell’intervento con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> – <u>integrazione e sinergia</u> con altre linee di intervento previste dall’Asse III – misure previste per il <u>coordinamento/coinvolgimento in itinere del partenariato</u> istituzionale ed economico-sociale • Interventi che sviluppino reti di sapere e che favoriscono <u>attività di benchmarking</u> • Interventi finalizzati ad assicurare <u>certezza nei tempi, trasparenza nei criteri di decisione, accessibilità e chiarezza di procedure e di informazioni</u>
INDICATORI ASSOCIATI	Indicatori di realizzazione Indicatori di risultato

LINEA DI INTERVENTO	III.2.1. COMUNICAZIONE, INFORMAZIONE E PUBBLICITÀ	
ALL'OBIETTIVO SPECIFICO DELL'ASSE	<ul style="list-style-type: none">• Contratti (numero)• Eventi (numero)• Prodotti informativi e pubblicitari (numero)	<ul style="list-style-type: none">• <i>Incremento della visibilità del PON</i>• Soggetti istituzionali coinvolti dalle azioni d'informazione e comunicazione (%)• Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area Convergenza (%)• Visitatori al sito web dedicato (con eventuale articolazione per tipologia di utenza) (numero/anno)

Note:

Gli indicatori riportati in corsivo sono da costruire metodologicamente (con il sostegno dell'UVAL, nel tavolo *ad hoc* all'interno del GdL "Indicatori e Target") e/o da valorizzare nei relativi valori attuali e/o target attraverso il contributo e la consultazione di appositi soggetti/fonti.