



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

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

***24 maggio 2016***

***Roma, Cinecittà Studios – Sala Fellini***



UNIONE EUROPEA



Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

***1. Introduzione a cura del Direttore Generale  
per lo Sviluppo del Territorio, la  
Programmazione ed i Progetti Internazionali  
in qualità di Presidente***

---

---



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## ***2. Approvazione dell'Ordine del Giorno***

---

---

# Ordine del Giorno

<b>10.00</b>	<b>Inizio lavori</b>	
<b>10.15</b>	1. Introduzione a cura del Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali in qualità di Presidente	<i>Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio</i>
<b>10.30</b>	2. Approvazione dell'Ordine del Giorno	<i>Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio</i>
<b>10.45</b>	3. Sintesi delle Linee di Azione del Programma e relative allocazioni finanziarie	<i>Dott.ssa Angela Catanese</i>
<b>11.00</b>	4. Stato di avanzamento del Programma	<i>Dott.ssa Angela Catanese</i> <i>Dott.ssa Paola Favale</i>
<b>12.15</b>	5. Presentazione del percorso partenariale: Tavoli delle Aree Logistiche Integrate e di settore	<i>Ing. Giovanni Infante</i> <i>Geom. Gianluca Martini</i>
<b>13.00</b>	<b>Pausa pranzo</b>	
<b>14.00</b>	6. Discussione e approvazione della prima Relazione Annuale di Attuazione (RAA)	<i>Dott.ssa Angela Catanese</i>
<b>14.45</b>	7. Presentazione della Strategia di Comunicazione	<i>Arch. Maria Rita Antonini</i>
<b>15.15</b>	8. Informativa sul Piano di Valutazione	<i>Ing. Giovanni Poleggi</i>
<b>15.45</b>	9. Stato di attuazione del piano di azione relativo alla condizionalità ex ante "Trasporti"	<i>Dott. Danilo Scerbo</i>
<b>16.15</b>	10. Stato di attuazione del Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA)	<i>Dott.ssa Maria Margherita Migliaccio</i>
<b>16.45</b>	11. Prevenzione delle frodi: esperienza acquisita nel PON R&M 2007-2013 nella lotta antifrode	<i>Geom. Gianluca Martini</i>
<b>17.15</b>	<b>Conclusione lavori</b>	



UNIONE EUROPEA



Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

### ***3. Sintesi delle Linee di Azione del Programma e relative allocazioni finanziarie***

---

# Strategia del PO 2014-2020

Obiettivo, Regioni, Assi Prioritari

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



**5 REGIONI**

- > Basilicata
- > Calabria
- > Campania
- > Puglia
- > Sicilia



**3 ASSI PRIORITARI**

- 1** Favorire la creazione di uno *spazio unico europeo dei trasporti multimodale* con investimenti nella TEN-T
- 2** Sviluppare e migliorare *sistemi di trasporto sostenibili* dal punto di vista dell'ambiente
- 3** *Assistenza tecnica*

# Allocazione finanziaria

*Piano finanziario 2014-2020*

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

Asse Prioritario	FESR	Contropartita nazionale	Finanziamento totale
<b>Asse Prioritario 1</b>	821.217.132	273.739.044	1.094.956.176
<b>Asse Prioritario 2</b>	513.182.868	171.060.956	684.243.824
<b>Asse Prioritario 3</b>	48.400.000	16.133.334	64.533.334
<b>Totale</b>	<b>1.382.800.000</b>	<b>460.933.334</b>	<b>1.843.733.334</b>

*Tasso di cofinanziamento: 75% FESR – 25% Fondo di Rotazione*

# Strategia

## Struttura e allocazione finanziaria degli Assi Prioritari

<b>ASSE 1</b> (Spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN)	<b>I.1</b> <b>RA 7.1</b>	Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza	I.1.1	Ferroviani core	€881.132.842,67
			I.1.2	Altri ferroviari	€117.210.000,00
	<b>I.2</b> <b>RA 7.5</b>	Ottimizzazione del traffico aereo	I.2.1	SESAR	€96.613.333,33
<b>ASSE 2</b> (Sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente e a bassa emissione di carbonio)	<b>II.1</b> <b>RA 7.1</b>	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale	II.1.1	Portuali	€328.912.174,67
			II.1.2	Ultimo miglio porti e interporti	€235.331.649,33 *
			II.1.3	Single Window	€120.000.000,00 **
	<b>II.2</b> <b>RA 7.5</b>	Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali	II.2.1	Ultimo miglio aeroporti	€235.331.649,33 *
II.2.2			Infomobilità	€120.000.000,00 **	
<b>ASSE 3</b> Assistenza tecnica	<b>III.1</b>	Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali	III.1.1	III.1.3	€64.533.334
			III.1.2	III.1.4	

\* L'importo di € 235.331.649,33 è il totale delle risorse disponibili per le Linee di Azione II.1.2 e II.2.1

\*\* L'importo di € 120.000.000,00 è il totale delle risorse disponibili per le Linee di Azione II.1.3 e II.2.2



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## ***4. Stato di avanzamento del Programma***

---

---



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## *4.1 Stato di designazione delle Autorità*

---

---

# Procedura per la designazione di AdG e AdC

## Le fasi del processo



# Procedura per la designazione di AdG e AdC

## Le Autorità Responsabili



### ART. 124 DEL REG. (UE) 1303/2013 E ALLEGATO II DELL’ACCORDO DI PARTENARIATO

- Anteriormente alla presentazione della prima domanda di pagamento, lo Stato Membro notifica alla Commissione europea la data e la forma giuridica delle designazioni delle Autorità di Gestione e di Certificazione
- Per ciascun Programma Operativo, l’Amministrazione titolare designa un’Autorità di Gestione e un’Autorità di Certificazione responsabili rispettivamente, delle funzioni di gestione e controllo del PO e delle operazioni per la certificazione delle spese alla Commissione nonché della preparazione dei bilanci annuali

# Sistema di Gestione e Controllo

Il documento è stato elaborato:

- ✓ in accordo con i **criteri di designazione delle AdG e AdC** dei Programmi finanziati dai fondi SIE,
- ✓ tenendo conto **dei requisiti fondamentali dei sistemi di gestione e di controllo**,
- ✓ In linea con gli **elementi salienti della proposta di Si.Ge.Co.**, come individuati nell'ambito **dell'Accordo di Partenariato 2014-2020**

Il documento si articola in 4 sezioni, in conformità con il modello di cui all'All.III del Reg. di esecuzione (CE) 1011/2014 della Commissione europea:

- ✓ **Informazioni di carattere generale**
- ✓ **Autorità di Gestione**
- ✓ **Autorità di Certificazione**
- ✓ **Sistema Informatico**

*Il Sistema di Gestione e Controllo del Programma è stato sottoposto all'Autorità di Audit in data 14 aprile 2016*





*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## *4.2 Criteri di selezione degli interventi*

---

---

# Selezione degli interventi



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

PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

I *Criteria di selezione degli  
Interventi* sono stati *approvati*  
in procedura scritta in data  
**24 febbraio 2016**



Versione del 24 febbraio 2016

# Publicazione dell'avviso pubblico

---

Avviso pubblico di manifestazione di interesse per la  
successiva selezione degli interventi relativi al  
PON I&R 2014-2020

---



Mediante l'Avviso si dà evidenza delle **procedure**  
**seguite** per ciascuna Linea d'Azione e si richiede un  
preliminare **invio delle progettualità**

---

**Link:** <http://ponreti.mit.gov.it/index.php/programma/pon-infrastrutture-e-reti-2014-2020/documentazione/attuazione>



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## *4.3 Sistema informativo*

---

---

# Sistema informativo

## Stato dell'arte del Sistema di Monitoraggio 2014-2020

- ▶ Nel corso della Programmazione 2007-2013 il MIT ha sviluppato il **Sistema Informativo di Monitoraggio del PO Reti e Mobilità SIPONREM** per la gestione delle informazioni relative al monitoraggio fisico, finanziario e procedurale dei singoli progetti (attraverso il colloquio telematico con la BDU IGRUE), alle procedure di certificazione e rendicontazione delle spese, alla gestione dei dati riferibili alle attività di controllo di I e II livello.
- ▶ Al fine di ottemperare a quanto previsto all'**art. 122 par. 2** del Regolamento (UE) n. 1303/2013 e **nell'ottica di non vanificare gli sforzi già sostenuti** con nel 2007-2013, l'AdG ha ritenuto opportuno sviluppare lo "**Studio di fattibilità per l'individuazione delle attività di adeguamento del Sistema Informativo SIPONREM in conformità alla normativa comunitaria (Reg. 1303/2013 e Reg. 184/2014) e nazionale, necessario alle attività di gestione ed attuazione del Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020**", per **verificare le soluzioni di adeguamento del Sistema** alle esigenze attuative previste dalla **Programmazione 2014-2020**. Lo studio si è concluso il 4 aprile 2016.

---

# Sistema informativo

## Stato dell'arte del Sistema di Monitoraggio 2014-2020

---

### Elementi-chiave previsti dai Regolamenti per il 2014-2020:

- ▶ gli Stati membri devono garantire che **tutti gli scambi di informazioni** tra Beneficiari, Autorità di Gestione, Autorità di Certificazione, Autorità di Audit e Organismi intermedi, **possano essere effettuati mediante sistemi di scambio elettronico di dati**, che *“agevolino l'interoperabilità con i quadri nazionali e dell'Unione e consentano ai beneficiari di presentare tutte le informazioni una sola volta”* (Reg. UE n.1303/2013).
- ▶ Il sistema informativo, le procedure di monitoraggio e le analisi dei dati devono **permettere di confermare l'attendibilità dei dati relativi agli indicatori, ai target intermedi** e ai progressi del Programma Operativo. Questo aspetto è rilevante anche in considerazione del *meccanismo di performance framework* che è stato introdotto per valutare in itinere l'efficacia dei programmi operativi (Reg. delegato n.480/2014).
- ▶ I **documenti cartacei** possono essere richiesti dalle Autorità responsabili **solo in casi eccezionali** a seguito di un'analisi dei rischi e solo se essi costituiscono gli originali dei documenti scannerizzati caricati nei sistemi di scambio elettronico dei dati (Reg. di esecuzione n.1011/2014).

# Sistema informativo

## Stato dell'arte del Sistema di Monitoraggio 2014-2020

- ▶ **Lo studio** è stato redatto tenendo conto delle **novità introdotte dalla normativa comunitaria e nazionale** ma anche delle **esigenze operative dei Beneficiari** coinvolti nell'attuazione del Programma, che hanno evidenziato l'opportunità che tutti gli scambi possano avvenire attraverso il Sistema Informativo.
- ▶ Le **priorità di intervento** per l'adeguamento del Sistema alla nuova normativa sono riepilogabili nelle soluzioni tecniche di:
  - adeguamento al Protocollo del Sistema Nazionale di monitoraggio (BDU);
  - gestione documentale dei progetti;
  - sviluppo del protocollo informatico con i Beneficiari.
- ▶ Il 19 aprile 2016 l'AdG ha **pubblicato la gara per il Servizio di supporto tecnico specialistico per l'adeguamento del Sistema informativo SIPONREM** e per le relative procedure di monitoraggio per l'attuazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.
- ▶ Nelle more dell'aggiudicazione della gara, l'AdG ha dato **avvio alle attività di progettazione e sviluppo del prototipo** del Sistema Informativo funzionale alla corretta trasmissione dei dati alla BDU IGRUE, il cui primo rilascio è previsto **entro il mese di giugno 2016**.



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## *4.4 Progetti derivanti dalla programmazione 2007-2013*

---

---

# Progetti derivanti dalla programmazione 2007-2013

## *I progetti «a cavallo»*

Secondo quanto previsto dagli Orientamenti sulla Chiusura 2007-2013, gli interventi non completati entro il 2015 devono essere conclusi entro il 31/03/2017 con risorse nazionali o candidati sulla Programmazione 2014-2020, per cui:

**11 interventi** derivanti dalla programmazione 2007-2013 con *costo ammissibile  $5 < C < 50$  Meuro* sono stati programmati «a cavallo» della programmazione 2014-2020 e saranno **comunicati alla CE nel RAA**

8 interventi derivanti dalla programmazione 2007-2013 con *costo ammissibile  $> 50$  Meuro* sono stati *sottoposti alla procedura di «phasing»* e saranno candidati sulla **programmazione 2014-2020**



# Progetti derivanti dalla programmazione 2007-2013

## Focus GP

GRANDI PROGETTI DELLA PROGRAMMAZIONE 2007-2013 DA COMPLETARE NELLA PROGRAMMAZIONE 2014-2020 (mln€)			
Titolo	Importo decisione	Costo sul PO 2007-2013 1 fase	Costo sul PO 2014-2020 2 fase
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Oglastrillo	333,00	182,73	150,27
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	148,78	46,71	102,08
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	67,62	14,38	53,23
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	120,52	41,11	79,41
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	73,65	4,41	69,24
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	129,25	107,18	22,06
Porto di Augusta - Potenziamento del Porto commerciale di Augusta	67,03	21,56	45,47
Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I e II lotto	146,60	51,61	94,99
<b>TOTALE</b>	<b>1.086,45</b>	<b>469,70</b>	<b>616,75</b>



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## *4.5 Previsioni di spesa*

---

---

# Previsioni di spesa annualità 2016-2017

*Articolazione per annualità, Asse e categoria di operazione*

Le previsioni di spesa per il 2016-2017 sono costruite sulla base delle spese dichiarate dai Beneficiari e fanno riferimento ai soli Grandi Progetti e alle spese per assistenza tecnica

## *Previsioni di spesa - contributo FESR*

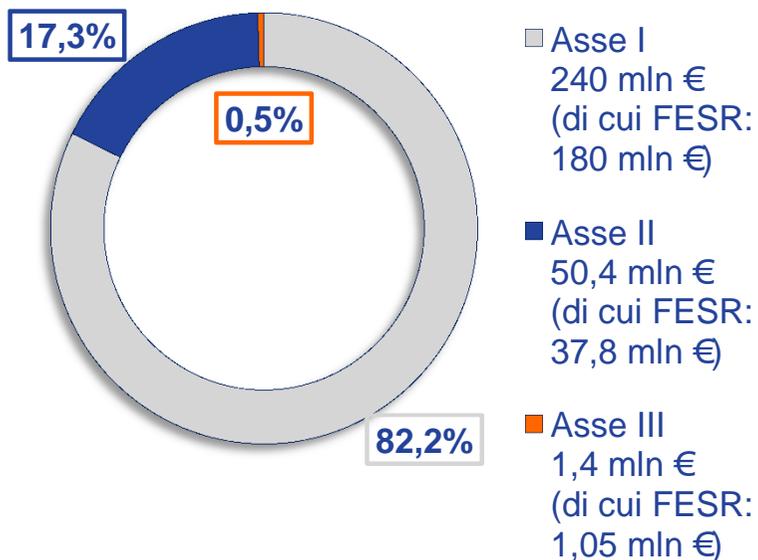
2016		2017
gennaio - ottobre	novembre - dicembre	gennaio - dicembre
47.700.000,00	47.650.000,00	123.500.000,00

# Previsioni di spesa annualità 2016-2017

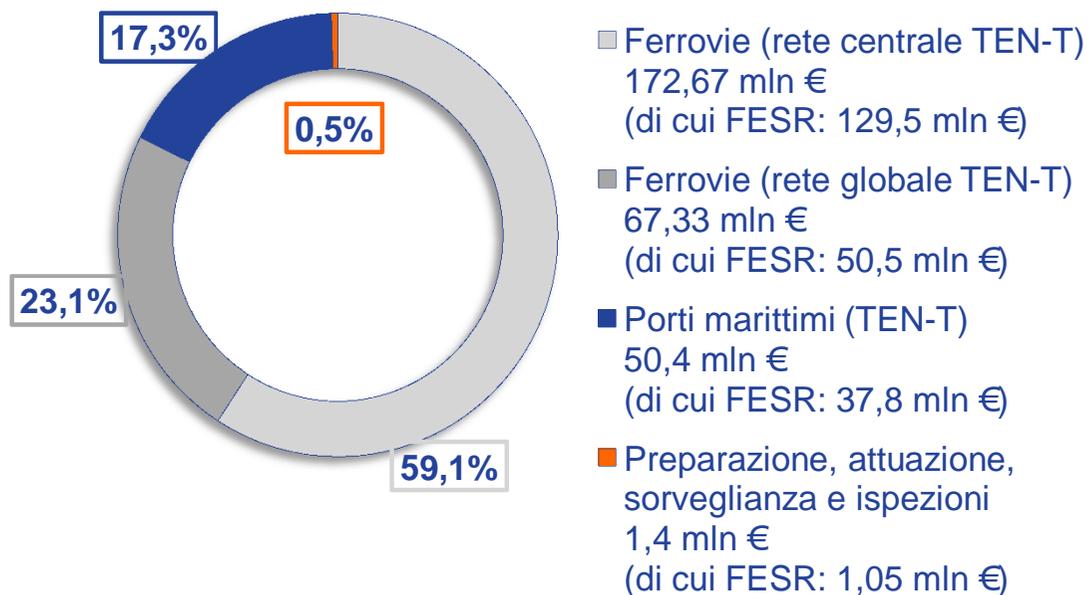
## Articolazione per annualità, Asse e categoria di operazione

Di seguito sono rappresentate le previsioni di spesa per le annualità 2016-2017 declinate per asse prioritario e per categoria di operazione

### Suddivisione per asse prioritario



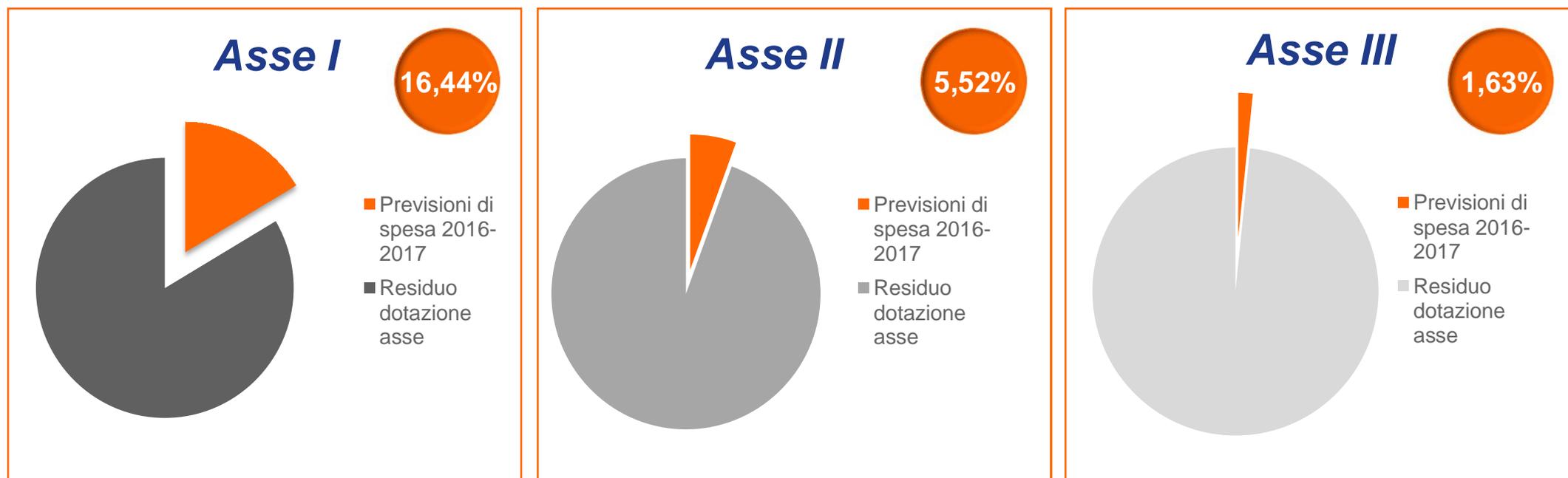
### Suddivisione per categoria di operazione



# Previsioni di spesa annualità 2016-2017

## Articolazione per annualità, Asse e categoria di operazione

Incidenza delle previsioni di spesa per le annualità 2016 e 2017 sulla dotazione totale del rispettivo Asse Prioritario



# Previsioni di spesa annualità 2016

## Articolazione delle spese per intervento

Le previsioni di spesa per l'annualità 2016 sono costruite sulla base delle spese dichiarate dai Beneficiari e fanno riferimento ai soli GP e alle spese per assistenza tecnica

Previsioni di spesa 2016		(mln€)
Asse	Intervento	PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020
I	<i>Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo</i>	17,33
I	<i>Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria</i>	29,33
I	<i>Potenziamento tecnologico nodo di Napoli</i>	22,00
I	<i>Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto</i>	13,33
I	<i>Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia</i>	12,00
I	<i>Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini</i>	5,38
II	<i>Porto di Augusta - Potenziamento del Porto commerciale di Augusta</i>	21,72
II	<i>Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I e II lotto</i>	5,03
III	<i>Assistenza Tecnica</i>	1,05
<b>TOTALE</b>		<b>127,17</b> <b>(di cui FESR circa 95)</b>



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## ***5. Presentazione del percorso partenariale***

---

---



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## *5.1 Tavoli delle Aree Logistiche Integrate*

---

---

# Tavoli delle Aree Logistiche Integrate

L'Accordo di Partenariato (AdP) ha stabilito modalità innovative per l'individuazione degli interventi di **Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale**.

In particolare stabilisce che la programmazione dovrà avvenire per **Aree Logistiche Integrate**, che dovranno includere:

- ❑ un sistema portuale
- ❑ eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche
- ❑ le rispettive connessioni ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto

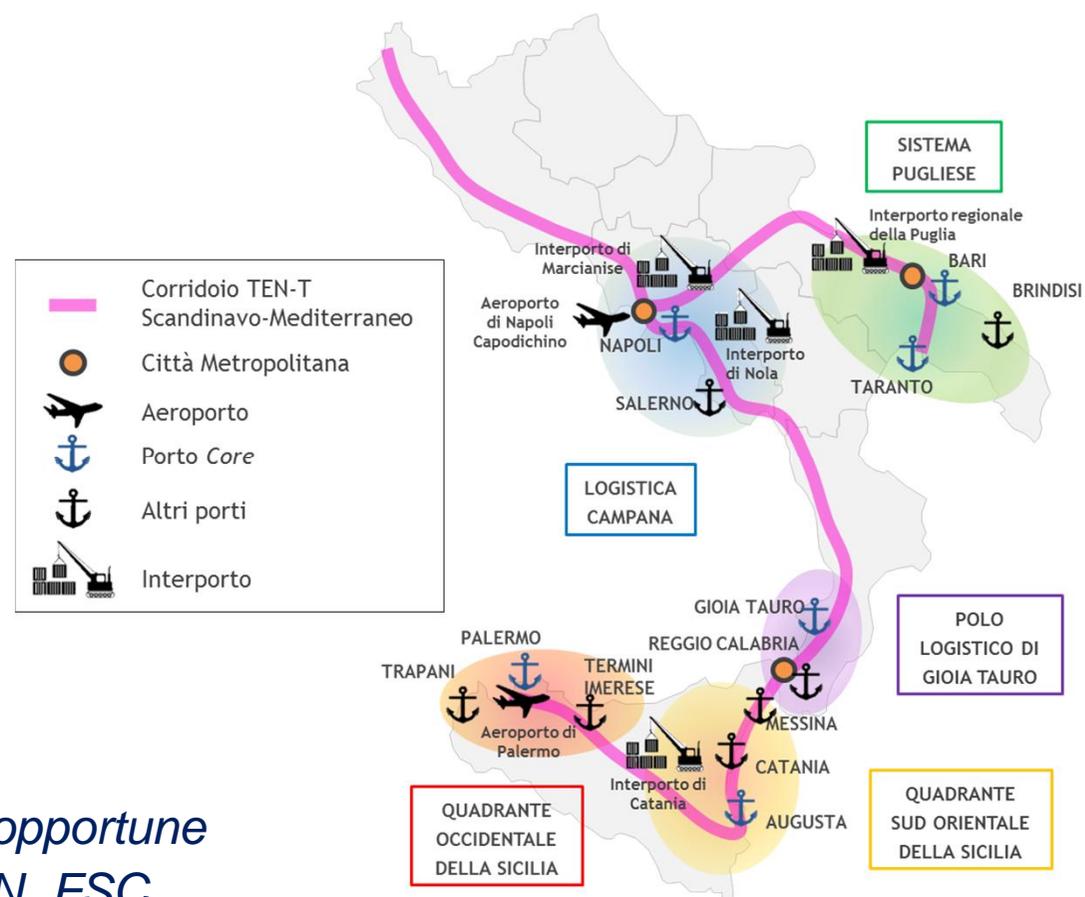
Le **ALI** di rilievo per lo sviluppo della **rete centrale** sono di competenza del **PON**, mentre quelle di **livello regionale** sono di competenza dei **POR**.

# Tavoli delle Aree Logistiche Integrate

L'istituzione delle ALI persegue lo scopo di:

- ▶ **costituire un luogo di confronto** tra i PON e POR impegnati negli stessi obiettivi tematici
- ▶ **costruire una strategia condivisa** di sviluppo delle aree
- ▶ **focalizzare la strategia** in modo produttivo, attivando modalità di ascolto di operatori economici internazionali

▶ *Si propone inoltre di attivare le opportune integrazioni tra fondi (altri PON, FSC, risorse ordinarie)*



---

# Tavoli delle Aree Logistiche Integrate

---

Le proposte di investimento per le Linee di Azione del PON I&R 2014-2020

**II.1.1** *Potenziamento delle infrastrutture portuali e interportuali*

**II.1.2** *Potenziamento dei collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale (ultimo miglio)*



elaborate tenendo conto anche dei lavori dei **Tavoli ITS in corso di svolgimento**, dovranno:

-  preliminarmente essere **candidate all'interno delle ALI**
-  seguire l'**iter di selezione previsto dai criteri approvati**
-  essere inserite in **Accordi di Programma Quadro rafforzato**

# Tavoli delle Aree Logistiche Integrate

Il modello di *governance* del sistema ALI è articolato in **Tavoli locali di lavoro e di coordinamento centrale** che saranno normati da Protocolli di intesa

Una **Bozza di Protocollo d'Intesa** elaborata dal MIT è stata sottoposta alla **condivisione** delle Regioni e dell'Agencia per la Coesione Territoriale in incontri avvenuti nelle seguenti date:

Regione Calabria

20 aprile 2016

Regione Siciliana

21 aprile 2016

Regione Puglia

20 aprile 2016

Regione Campania

5 maggio 2016



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## *5.2 Tavoli di settore*

---

---

# Interventi ITS

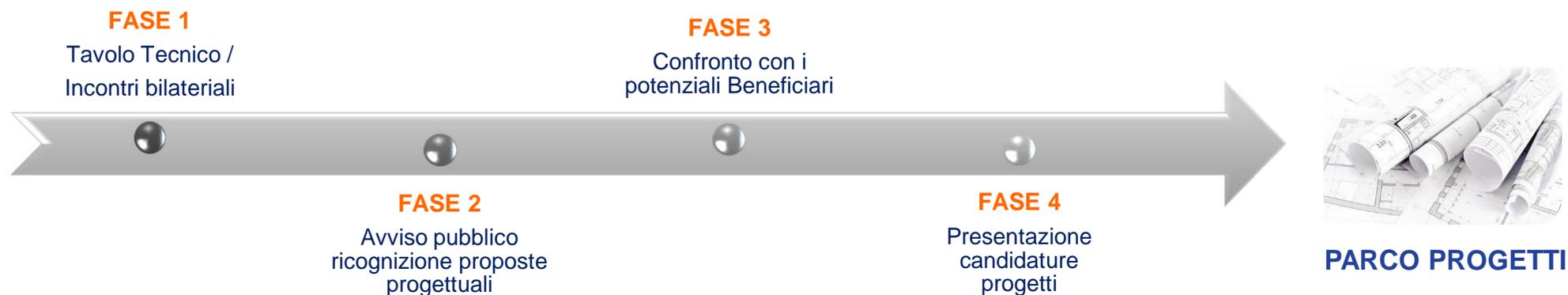
## Individuazione di percorsi partecipativi



Per la definizione del parco progetti concorrenti al raggiungimento degli obiettivi del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 per la tematica afferente agli ITS ed, in particolare, delle Linee di Azione:

- ▶ **II.1.3 (Single Window)**
- ▶ **II.2.2 (Info-mobilità)**
- ▶ **I.2.1 (Sesar)**

L'Autorità di Gestione ha avviato un percorso partecipativo costruito su **4 FASI FONDAMENTALI** e SUCCESSIVE:



Il primo passaggio è stato quello di acquisire informazioni preliminari attraverso *incontri bilaterali* o produzione di relazioni tecniche da parte dei player nazionali coinvolti dagli obiettivi specifici per cui concorrono le Linee di Azione sopra indicate. Tali informazioni consistono in:

- Stato dell'arte dei sistemi ITS sviluppati nell'ambito degli obiettivi prioritari specifici**
- Tecnologie realizzate e investimenti effettuati per la realizzazione dei sistemi**, illustrando anche eventuali attività in corso
- Operatività dei sistemi in termini organizzativi e tecnologici**
- Collegamento dei sistemi sviluppati con Piattaforme nazionali esistenti e operanti sul territorio nazionale**

# Tavoli tecnici ITS e le ALI



Il percorso delle progettualità e del framework di riferimento tecnologico per le 3 Linee di Azione ha un ruolo trasversale alle 5 Aree Logistiche Integrate.

Per questo è stato identificato un percorso integrato ma complementare a quello delle ALI.



# Tavoli tecnici ITS

## Single Window



Per la Linea di Azione II.1.3 (Single Window) si è attivato un **Tavolo Tecnico specifico** con i soggetti formalmente e istituzionalmente coinvolti nella implementazione degli obiettivi ad esso connessi.

Il 2 marzo 2016 si è tenuta la **prima riunione** del Tavolo Tecnico.

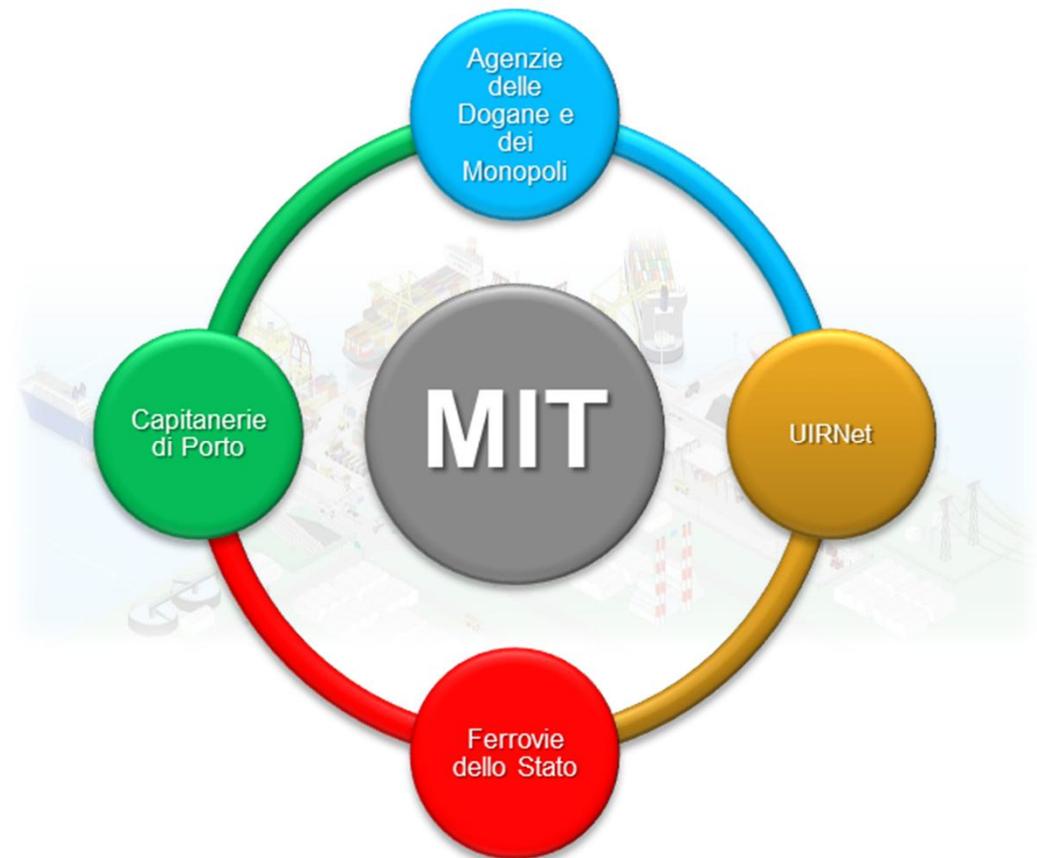
Il Tavolo Tecnico verrà mantenuto per tutta la durata del Programma come organo di monitoraggio, confronto e garante dello sviluppo di progetti coordinati ed integrati.

### OBIETTIVO DELL'AZIONE

L'Azione intende sostenere come strategia prioritaria l'implementazione e lo sviluppo dello **Sportello Unico Doganale**, nell'ottica della creazione di una Single Window nazionale, attraverso un mix di interventi sinergici realizzati da diversi Enti.

Dal punto di vista del potenziamento dei sistemi tecnologici connessi ai processi doganali e di lavorazione dei container, la strategia complessiva presenta come elementi fondanti i processi sinergici già in corso, i quali verranno ulteriormente potenziati tramite il coordinamento tra:

1. (**lato mare**) i sistemi dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Comando delle Capitanerie di Porto,
2. (**lato terra**) i sistemi dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, UIRNet e la Piattaforma ICT ferroviaria.



# Direttrici di intervento



○ Digitalizzazione della documentazione e della procedura di controllo doganale, e contestuale completamento dello Sportello Unico Doganale e Controlli (SUD&C) in termini di controlli e soggetti da integrare.

○ Sviluppo dei Fast Corridor e implementazione del controllo e monitoraggio dei flussi merce e dei vettori anche attraverso la realizzazione di Fast Line. Automazione procedure ingresso/uscita.

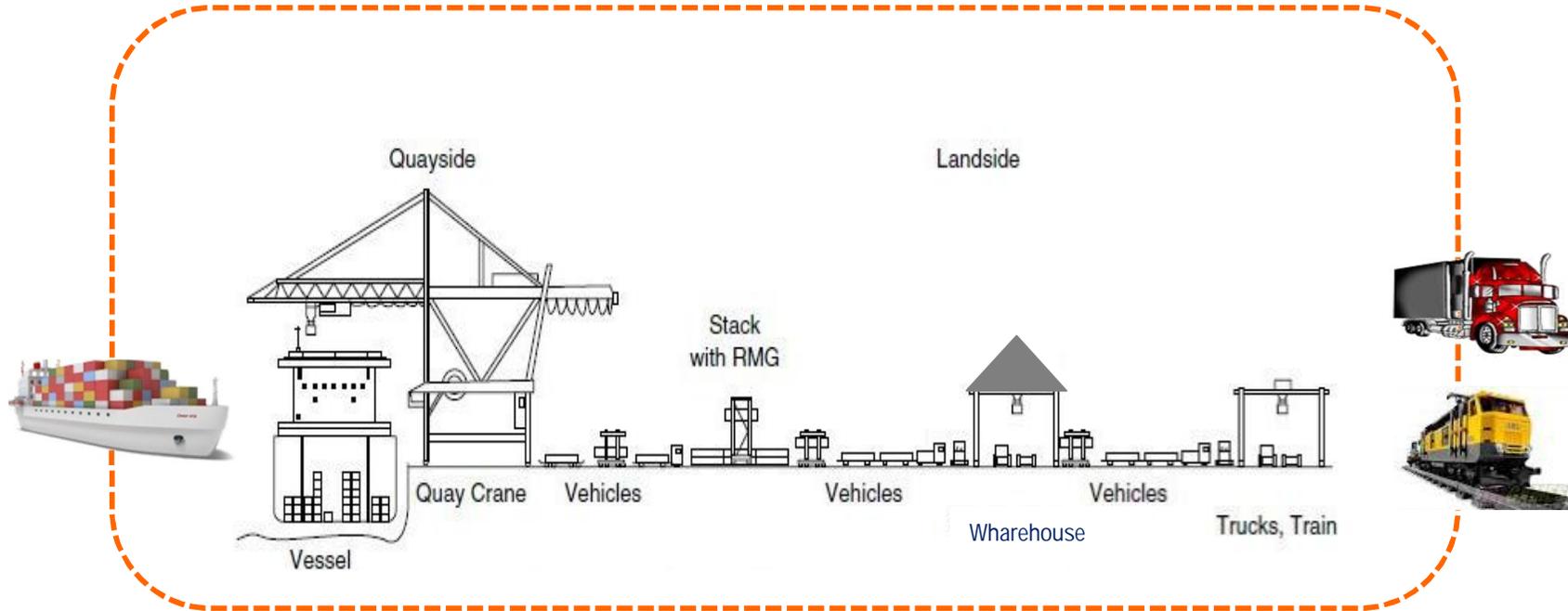
○ Completamento della National Maritime Single Window (NMSW)

○ Interazione e integrazione tra SUD&C e NMSW, implementando ed estendendo il modello dello sdoganamento in nave. Automazione procedure imbarco/sbarco

○ Sviluppo di un modulo PCS base per garantire il set minimo di informazioni necessarie per attivare servizi di interoperabilità con ADM, CP, Uirnet e FS

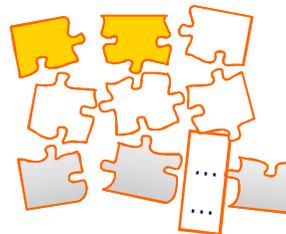
○ Potenziamento dei servizi di appuntamento intermodale

# Inquadramento dei sistemi esistenti



VTS, PMIS

AIDA



AIDA

PLN

PIL

National Maritime Single Window (NMSW)

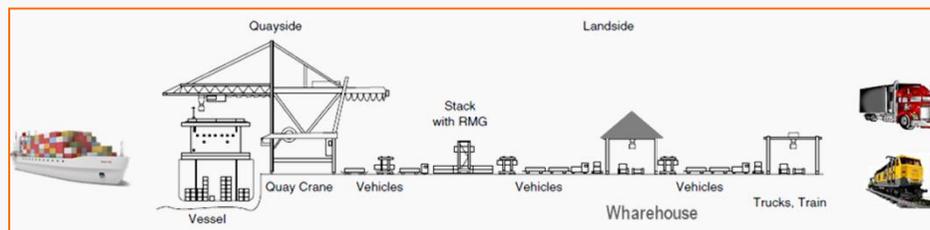
Port Community System (PCS)

Sportello Unico Doganale

# Interventi per una Single Window



## SINGLE WINDOW



### National Maritime Single Window (NMSW)

Completamento NMSW

Interazione e integrazione tra SUD&C e NMSW

### Port Community System (PCS)

Potenziamento dei servizi di appuntamento intermodale

Sviluppo di un modulo PCS base

### Sportello Unico Doganale

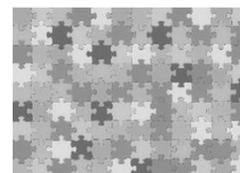
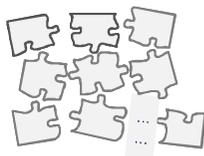
Digitalizzazione della documentazione e della procedura di controllo doganale

Sviluppo dei Fast Corridor e implementazione delle Fast Line

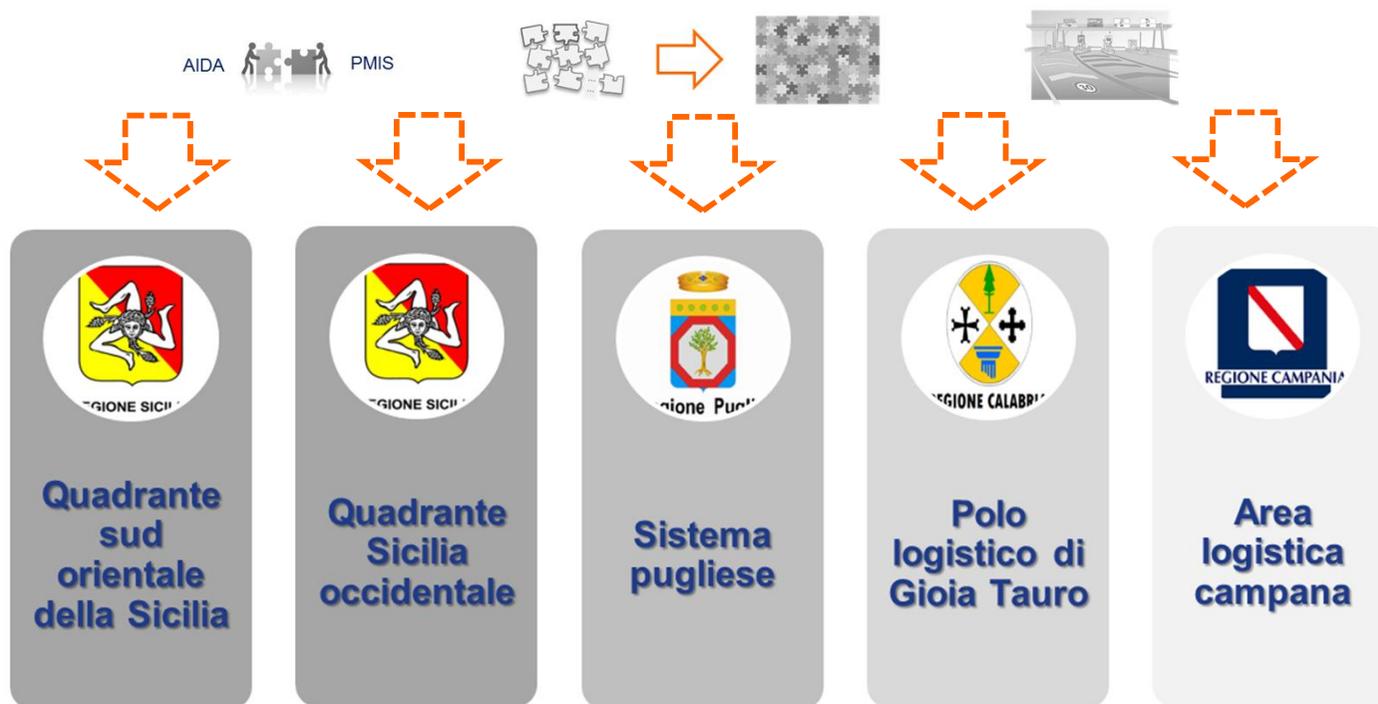
AIDA



PMIS



# Interventi mirati per una SW al Sud





### OBIETTIVO

*Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone*



Miglioramento dell'accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri) attraverso interventi per lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi



Promuovere lo sviluppo di soluzioni di **planner intermodale** che garantiscano informazioni di carattere intermodale per supportare scelte di mobilità sostenibile sia in termini di costi che di impatto ambientale



Identificare modelli standard e standard architeturali di riferimento per supportare lo sviluppo integrato ed interoperabile dei sistemi ITS. ridefinire modelli, moduli e flussi dell'**architettura nazionale dei sistemi telematici** per la circolazione e i trasporti in Italia.



Predisporre apposite **interfacce di comunicazione** tra la rete dei trasporti nazionale e quella dei nodi metropolitani. Infatti, la netta separazione tra rete nazionale e reti comunali/provinciali rischia di rappresentare un elemento di debolezza per la realizzazione di un processo senza soluzione di continuità di scambio di informazioni tra i vari attori della catena del trasporto.



Il **Programma SESAR** ha avviato le sue attività nel 2005 ed è, nel suo complesso, articolato in tre fasi distinte:

- 1) **Fase di Definizione** (2005-2008), in cui sono stati identificati gli assetti tecnologici ed operativi del futuro sistema di Air Traffic Management europeo;
- 2) **Fase di Sviluppo** (2008-2016): attualmente in corso, che prevede attività di ricerca, sviluppo e convalida relative alle nuove tecnologie e procedure;
- 3) **Fase di deployment** (2014-2025) che riguarderà l'installazione su vasta scala dei nuovi sistemi e della realizzazione generalizzata delle funzionalità ad essi associate.

Per il raggiungimento dell'obiettivo del Cielo Unico Europeo, il PO ha scelto di sviluppare il **sistema SESAR** capace di aumentare la standardizzazione e l'interoperabilità con l'ulteriore obiettivo di ridurre l'impatto ambientale, operando sull'Area Control Center (ACC) di Brindisi.

Il PON ha, in tal senso, individuato, come progetto principale di implementazione e di sviluppo del SESAR, il **Programma 4-Flight**, attraverso il quale ENAV, in qualità di gestore del traffico aereo in Italia, intende contribuire alla definizione ed allo sviluppo di una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo, che sia conforme ai requisiti europei. Attraverso lo sviluppo di tale sistema, sarà possibile offrire un servizio caratterizzato da standardizzazione e interoperabilità, che consenta di superare le criticità legate alla frammentazione dello spazio aereo, contribuendo al raggiungimento dell'obiettivo generale dell'Asse I, ovvero la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti.

La prima fase di implementazione del progetto consiste nello sviluppo del sistema ATM di nuova generazione presso i quattro Centri di Controllo italiani (ACC). Per quanto riguarda lo spazio aereo italiano, governato dai quattro ACC gestiti dall'ENAV, quest'ultima ha individuato **l'ACC di Brindisi, nei pressi dell'Aeroporto di Brindisi-Casale** (*unico ACC situato nelle regioni meno sviluppate*), come sito pilota in cui installare il sistema.

In tale prima fase di sviluppo il progetto 4-Flight provvederà ad installare **la nuova piattaforma di validazione nazionale, in cui ogni prodotto ATM sarà validato operativamente successivamente avverrà la sostituzione dell'attuale sistema in esercizio con istanze 4-Flight validate.**



LUNCH



13.00 - 14.00



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## ***6. Rapporto Annuale di Attuazione (RAA)***

---

---

# Relazione Annuale di Attuazione (RAA)

---

Conformemente al Reg. (UE) 1303/2013, a partire dal 2016 fino al 2023, ogni Stato membro dovrà trasmettere alla Commissione una **Relazione Annuale di Attuazione** del Programma.

La RAA, che deve includere informazioni e valutazioni sui progressi nel conseguimento degli obiettivi, avrà scadenze anticipate a **maggio** di ogni anno a partire dal 2016 (ad eccezione del 2017 e del 2019).

Nel **2019** e nel **2023** la RAA dovrà fornire evidenza del conseguimento dei target e della quantificazione degli indicatori del Performance Framework (ai fini dell'attribuzione della riserva di efficacia).

# RAA 2015

La RAA 2015 rileva lo stato di attuazione del PON al 31 dicembre 2015

Dà evidenza degli importi relativi all'**articolazione del PO** per Assi Prioritari e categorie di operazione

+

Presenta panoramiche di attuazione dei **3 Assi Prioritari**

Sintetizza gli elementi rilevanti in merito a:

- ✓ **Criteri di selezione;**
- ✓ **Aree Logistiche Integrate;**
- ✓ **Si.Ge.Co.;**
- ✓ **Strategia di comunicazione;**
- ✓ **Piano di Valutazione;**
- ✓ **Azioni per ottemperare alle condizionalità ex ante;**
- ✓ **Grandi Progetti**

Aggiornamento sull'**avanzamento del PRA**

- ✓ Procedure di reclutamento personale
- ✓ Iniziative di formazione



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## ***7. Strategia di Comunicazione***

---

---

---

# Strategia di Comunicazione

---

La **Strategia di comunicazione** del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, approvata tramite consultazione scritta dei membri del CdS conclusa in data 15/02/2016, rappresenta il documento con cui sono stati definiti gli **obiettivi**, gli **strumenti** ed il **budget** destinato alle attività di informazione e pubblicità.

Con riferimento all'ipotesi di cronoprogramma delle attività da svolgere nel corso dell'annualità 2016, riportato nella Strategia, occorre precisare che la gara di evidenza pubblica per l'affidamento del servizio è stata bandita nel mese di aprile 2016, con un mese di ritardo rispetto a quanto stabilito. Malgrado questo si ritiene che le tempistiche relative alle altre attività (ideazione logo e creatività, progettazione e messa online del sito, pubblicazione di depliant e brochure e realizzazione di un workshop) siano, comunque, realizzabili nel periodo settembre – dicembre 2016 (così come riportato nel cronoprogramma).

# Strategia di Comunicazione

Infine, si sta predisponendo la partecipazione del Programma con un proprio punto informativo al **FORUM PA** che si terrà al Palazzo dei Congressi di Roma nei giorni 24-26 maggio 2016 (attività non contenuta nella Strategia di comunicazione approvata).



Stand 36 mq Forum PA



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## ***8. Piano di Valutazione***

---

---

---

# Piano di Valutazione

## *Principali riferimenti regolamentari*

---

### **Regolamento (UE) n. 1303/2013**

#### Articolo 54 - Disposizioni generali

“Le valutazioni sono effettuate per migliorare la qualità della progettazione e dell'esecuzione dei programmi e per valutarne l'efficacia, l'efficienza e l'impatto [...]”

#### Articolo 56 - Valutazione durante il periodo di programmazione

“L'autorità di gestione o lo Stato membro redigono un piano di valutazione [...] Nel corso del periodo di programmazione, l'autorità di gestione garantisce che siano effettuate valutazioni di ciascun programma, anche intese a valutarne l'efficacia, l'efficienza e l'impatto, sulla base del piano di valutazione [...]”

#### Articolo 114 - Valutazione

“L'autorità di gestione o lo Stato membro preparano un piano di valutazione per uno o più programmi operativi. Il piano di valutazione viene presentato al comitato di sorveglianza al più tardi entro un anno dall'adozione del programma operativo [...]”

---

# Piano di Valutazione

## *Gli input all'elaborazione del Piano*

---

Per l'elaborazione del Piano si è proceduto, in prima istanza, a un'analisi delle seguenti tipologie di fonti:

- ▶ Regolamenti comunitari e documenti di indirizzo metodologico e operativo di livello comunitario e nazionale in materia di valutazione di Programmi cofinanziati dai Fondi SIE;
- ▶ documenti inerenti il precedente periodo di programmazione 2007-2013 (PON, Piano di Valutazione e principali Rapporti di valutazione) anche al fine di garantire un'adeguata attenzione ai temi che hanno dato luogo a significative criticità nel precedente ciclo di programmazione;
- ▶ documenti inerenti l'attuale periodo di programmazione 2014-2020 (Accordo di Partenariato, PON approvato, Piano di Rafforzamento Amministrativo, Criteri di selezione e altra documentazione inerente il contesto di policy e l'avvio dell'implementazione del Programma)

---

# Piano di Valutazione

## *Gli elementi per l'elaborazione del Piano*

---

L'analisi ha conseguito di individuare i seguenti principali elementi:

- A. i **contenuti minimi** tali da soddisfare gli adempimenti posti a livello comunitario in materia di valutazione dei Programmi cofinanziati dai Fondi SIE e, in particolare, di redazione dei Piani di Valutazione, nonché indicazioni metodologiche e operative volte a garantire l'efficacia e utilità dei processi valutativi;
- B. i **principali esiti delle valutazioni** condotte nel periodo di programmazione in termini di lezioni dell'esperienza, ovvero di elementi di criticità e successo con riferimento, sia all'attuazione del PON Reti e Mobilità, sia nella progettazione, gestione e implementazione delle attività valutative condotte;
- C. la comprensione della **struttura del Programma** in relazione al contesto di policy, alle priorità di intervento, obiettivi specifici e azioni come primo e più importante riferimento per la pianificazione delle attività valutative.

---

# Piano di Valutazione

## *Le principali finalità valutative*

---

Sulla base degli elementi richiamati si è proceduto all'individuazione di un primo elenco di temi e attività valutative, tralasciati alla luce di tre principali **finalità della valutazione** riguardanti:

1. il miglioramento nella “**qualità della progettazione e dell'esecuzione** dei programmi”, ovvero le valutazioni svolte in accompagnamento ai processi attuativi finalizzate anche al superamento delle criticità della precedente programmazione;
2. le valutazioni inerenti “l'efficacia, l'efficienza e l'impatto” ai fini di una **restituzione trasparente sui risultati** raggiunti e del rafforzamento dell'approccio *evidence-based* nella formulazione delle policy e dei relativi strumenti attuativi;
3. il rafforzamento nell'Amministrazione **della capacità e della governance in materia di valutazione** in stretto raccordo con quanto previsto nel PRA ...

---

# Piano di Valutazione

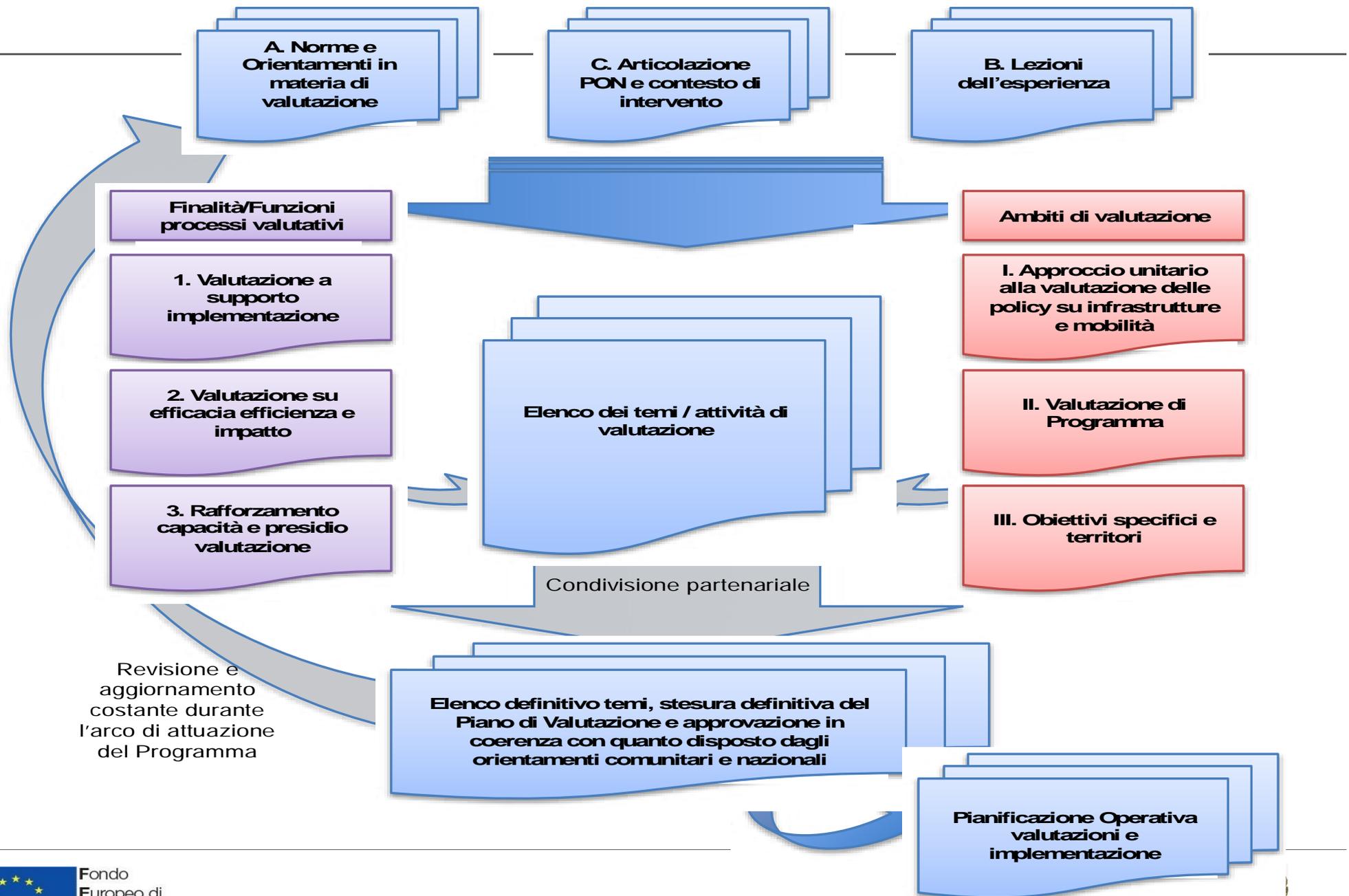
## *I principali ambiti di valutazione*

---

...e di tre principali **macro-ambiti di valutazione**:

- I. **l'unitarietà tematica delle *policy*** di sviluppo infrastrutturale e del sistema logistico e del ruolo del Programma all'interno del più ampio quadro programmatico nazionale attualmente in forte evoluzione;
- II. **la dimensione complessiva di Programma** e il contributo al raggiungimento degli **obiettivi comunitari** di creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti e di promozione di una mobilità sostenibile di persone e merci;
- III. **l'articolazione della strategia nei diversi obiettivi specifici e le ricadute territoriali** rispetto, ad esempio, a singoli archi della rete TEN-T o alle Aree Logistiche Integrate.

# Piano di Valutazione



---

# Piano di Valutazione

## *Il percorso per l'elaborazione definitiva e l'approvazione del Piano*

---

Anche alla luce delle indicazioni e suggerimenti espressi dal CdS e da una più specifica condivisione con la CE, l'Agenzia della Coesione e con gli organismi nazionali di presidio sulla valutazione, si procederà all'elaborazione della **versione definitiva** del Piano, dettagliando e integrando con i contenuti volti a specificare gli aspetti riguardanti:

- ▶ la **responsabilità amministrativa**, la **governance** e la **gestione del Piano** incluse le modalità di coordinamento con altri Programmi (e valutazioni) e di coinvolgimento del partenariato;
- ▶ le **modalità operative di implementazione del Piano** e l'individuazione delle risorse finanziarie destinate alle attività di valutazione;
- ▶ le modalità complessive di **restituzione, diffusione, uso delle valutazioni** e dei loro esiti e la costruzione di capacità valutativa all'interno dell'amministrazione.

La versione definitiva del Piano di Valutazione sarà dunque sottoposta all'approvazione del Comitato di Sorveglianza entro la scadenza regolamentare



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

## ***9. Condizionalità ex ante***

---

---

# Allegato Infrastrutture 2015

---

- ▶ Il Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 ha approvato, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'adeguamento della Prima Parte dell'Allegato Infrastrutture 2015 («Quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto») alle indicazioni relative alla Condizionalità Ex Ante dell'Obiettivo Tematico 7 «Trasporti e Infrastrutture» contenute nell'Accordo di Partenariato 2014-2020. Tale adeguamento si è reso necessario sulla scorta dell'interlocuzione con la Commissione Europea propedeutica all'approvazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, per l'avvio della fase attuativa.
- ▶ L' art. 201 comma 2 del D.lgs 18 aprile 2016, n. 50 precisa che:  
Fino all'approvazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) si applica il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto approvato dal Consiglio dei Ministri il 13 novembre 2015 e sottoposto a valutazione ambientale strategica.

---

# Principali fasi del processo di VAS dell'AI

---

- Fase di scoping: conclusa definitivamente con l'emissione del parere di scoping nel dicembre 2015
- Fase di elaborazione del Rapporto Ambientale: conclusa nel dicembre 2015
- Pubblicazione e partecipazione del pubblico: dal 31 dicembre 2015 al 29 febbraio 16 per i soggetti italiani, fino al 29 marzo 2016 per i paesi transfrontalieri
- Istruttoria da parte del MATTM: in corso con prevista emissione del Parere Motivato entro il 31 maggio 16

# Chiusura della fase di scoping

HOME RICERCA PROCEDURE DATI E STRUMENTI COMUNIC-AZIONE COLLEGAMENTI

Sei in: Home / Ricerca / Documentazione

## Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze

Testo da ricercare  **Esegui ricerca**

### Documentazione

- Documentazione depositata - fase di Scoping
  - Pareri Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping**
  - Documentazione Commissione - Fase di Scoping
    - Parere di Scoping
- Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
  - Consultazioni transfrontaliere
  - Osservazioni del Pubblico

**(n.1) Documenti procedura di Valutazione Ambientale Strategica avviata in data 10/08/2015**

		Titolo	Sezione	Codice elaborato
		Parere di scoping - Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze	Parere di Scoping	PRR-1953-18122015

Pagina 1 di 1 **1**

La presente copia fotostatica composta di N° 18 fogli è conforme al suo originale  
 Roma, li 18/12/2015

*Ufficio di Direzione Generale del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

**Ministero dell' Ambiente  
 e della Tutela del Territorio e del Mare**

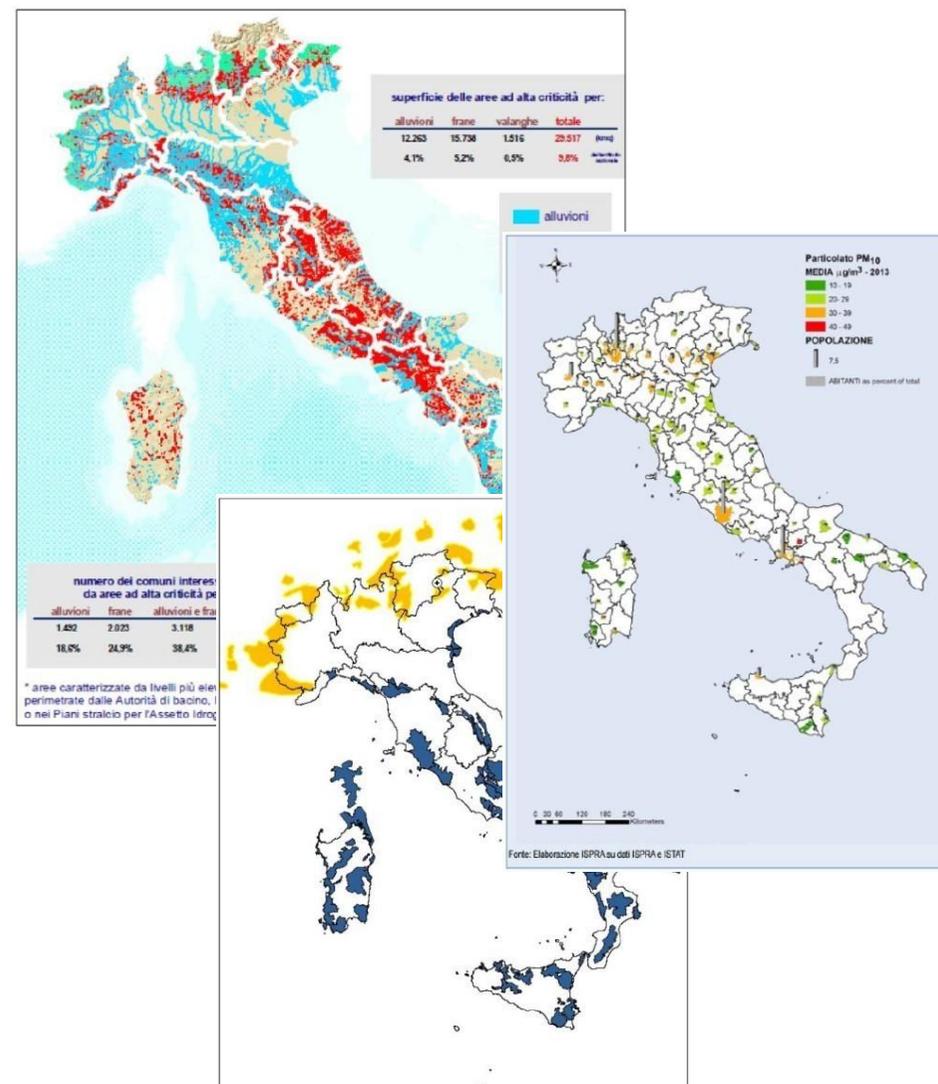
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
 AMBIENTALE - VIA E VAS  
 Parere n. 1953 del 18.12. 2015

Procedimento	Consultazione preliminare ai sensi dell'art. 13 comma 1 D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. <b>Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza</b> ID VIP: 3093
Autorità	
Procedente:	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

# Le valutazioni effettuate (cenni)

## I temi ambientali affrontati

Macro-componenti ambientali-territoriali	TU Ambiente, Allegato VI, lett. f)	Altre componenti desunte dai più recenti documenti programmatici
1. Qualità dell'aria, risparmio energetico e gas climalteranti	<ul style="list-style-type: none"> <li>aria</li> <li>fattori climatici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>consumi di energia</li> <li>contributo alla variazione delle emissioni globali di CO2 e dei gas serra</li> </ul>
2. Resilienza ai cambiamenti e alle altre calamità, rischio idro-geologico	<ul style="list-style-type: none"> <li>suolo (prevenzione rischio geomorfologico, sismico, vulcanico, ecc.)</li> <li>acqua (prevenzione rischio idraulico, erosione costiera)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>prevenzione delle calamità naturali indotte dai cambiamenti climatici con tecniche di "adattamento climatico" nella pianificazione territoriale e progettazione delle opere</li> <li>Rischio di incendi</li> </ul>
3. Aree naturali e biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> <li>biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù delle dir. 92/43/CEE e 2009/147/CE</li> <li>flora e fauna</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>salvaguardia delle 200 "aree prioritarie" per la conservazione Ecoregionale</li> <li>ambiente marino e costiero</li> <li>diffusione di specie esotiche</li> </ul>
4. Consumo di suolo, prelievo di risorse e produzione di rifiuti	<ul style="list-style-type: none"> <li>beni materiali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>consumo di suolo, acqua e di altre risorse naturali</li> <li>contaminazione di acque superficiali e sotterranee</li> <li>consumo di patrimonio agroalimentare</li> <li>rifiuti prodotti, incluse terre e rocce da scavo</li> <li>recupero siti contaminati (utilizzo prioritario)</li> </ul>
5. Paesaggio, beni culturali, geositi	<ul style="list-style-type: none"> <li>patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico</li> <li>paesaggio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>conservazione dei geositi</li> </ul>
6. Condizioni della popolazione e della relativa salute	<ul style="list-style-type: none"> <li>popolazione (incidentalità stradale, catastrofi di origine antropica)</li> <li>salute umana (qualità dell'aria, agenti fisici quali rumore e vibrazioni)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>agenti fisici: inquinamento luminoso e ottico)</li> </ul>



# Le valutazioni effettuate (cenni)

## *Il modello di valutazione in estrema sintesi*

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

# Le valutazioni effettuate (cenni)

## Gli strumenti di valutazione

1.A.2 INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE AV/AC, LA VELOCIZZAZIONE DEI TRATTI ANTENNA E L'UPGRADING DEI PRINCIPALI CORRIDOI VIAGGIATORI

**DOSSIER VALUTATIVO AREE FUNZIONALI**

Area Funzionale (definizione sintetica)	1.A.2 INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLA RETE AV/AC, LA VELOCIZZAZIONE DEI TRATTI ANTENNA E L'UPGRADING DEI PRINCIPALI CORRIDOI VIAGGIATORI
Definizione estesa	1.A.2 Interventi per elevare le prestazioni del network, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC (con specifica attenzione al Mezzogiorno attraverso gli interventi identificati dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori
<b>1. DESCRIZIONE</b>	
Linea strategica	1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.
Obiettivo specifico	1.A. Sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio. Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix che privilegia investimenti "leggeri" e rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) accanto ad alcuni investimenti "pesanti" per lo sviluppo delle rete.
Descrizione dell'Area Funzionale	L'Area Funzionale comprende azioni finalizzate all'adeguamento degli itinerari di maggior traffico agli standard tecnici caratteristici dei sistemi AV/AC. Sono previsti interventi infrastrutturali e tecnologici, in parte di upgrading prestazionale e potenziamento tecnologico delle linee esistenti, in parte di realizzazione di alcune nuove linee. Nell'ambito degli interventi sulle linee esistenti sono previsti l'adeguamento delle caratteristiche geometriche dei tracciati, dei sistemi di alimentazione, delle dotazioni impiantistiche per il controllo e la gestione del traffico; la realizzazione di alcuni raddoppi in affiancamento o in variante rispetto ai tracciati originali, la realizzazione di nuove stazioni/fermate, la soppressione di passaggi a livello.
Interventi "realistici e maturi" elencati come tali a pag. 90 dell'AI	Progetti maturi ricadenti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (OES): • Potenziamento della linea Napoli-Bari.
Principali soggetti coinvolti	RFI
Ambito geografico interessato	Le azioni dell'AF riguardano tutte le principali direttrici viaggiatori che interessano il territorio ed in particolare quelle situate lungo i 4 corridoi della rete centrale TEN-T che interessano l'Italia: Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Corridoio Mediterraneo, Corridoio Reno Alpino, Corridoio Baltico Adriatico.
Strumenti attuativi e finanziari di riferimento	Nell'AF rientrano interventi previsti dal Contratto di programma 2012-2016 RFI parte investimenti e ascrivibili alla linea d'azione relativa al "Potenziamento del sistema AV/AC e dei valichi alpini". Gli interventi più significativi previsti dall'AF sono già stati individuati come opere prioritarie



## 1. Un Dossier valutativo per ciascuna delle 27 Aree Funzionali da valutare

## 2. Una Matrice che raccoglie e somma i punteggi espressi e argomentati nei Dossier valutativi

ALBERO DELLE SCELTE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE			SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE																			
			OBIETTIVI AMBIENTALI SINTETICI (OAS)						OBIETTIVI ECONOMICO-SOCIALI (OES)										Punteggio di Strategicità complessiva		Bilancio di Strategicità	
Linee strategiche	Obiettivi specifici	Aree Funzionali di intervento (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	pSA	gSA	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	pSE	gSE	pS	S	
1. Potenziamento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dal Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.	1.A. Sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio. Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix che privilegia investimenti "leggeri" e rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) accanto ad alcuni investimenti "pesanti" per lo sviluppo della rete	1.A.1 Interventi sui punti singolari della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano un limitato uso del territorio per consentire l'innalzamento della velocità	3	-	-1	-1	0	2	3	P	3	2	4	4	4	2	2	21	MP	24	++	
		1.A.2 Interventi per elevare le prestazioni del network, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC (con specifica attenzione al Mezzogiorno attraverso gli interventi identificati dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori	2	-	-2	-3	-3	-1	-7	N	1	1	3	3	-	2	2	12	P	5	!	
		1.A.3 Interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete "Core" per favorire l'intermodalità aria-ferro	1	-	-1	-2	-1	1	-2	N	-	3	2	2	2	1	1	-	9	P	7	!
		1.B.1 Adeguamento prestazionale, per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Coribon" (sagome e moduli																				

# Le valutazioni effettuate (cenni)

## Criteria di attribuzione dei punteggi e dei giudizi

LEGENDA 1: Criteri di giudizio della capacità dell'AF di intervento di perseguire l'obiettivo in esame	
4	L'AF può contribuire decisamente al raggiungimento dell'obiettivo
3	L'AF può contribuire in buona misura al raggiungimento dell'obiettivo
2	L'AF può contribuire moderatamente al raggiungimento dell'obiettivo
1	L'AF può contribuire limitatamente al perseguimento dell'obiettivo
	L'AF non presenta interazioni rilevanti con l'obiettivo
0	Punteggio nullo, ma derivante da compensazioni algebriche di punteggi negativi e positivi
-1	L'AF può contrastare, sebbene in modo contenuto, con il perseguimento dell'obiettivo
-2	L'AF richiede particolari attenzioni per non contrastare con il perseguimento dell'obiettivo
-3	L'AF può contrastare notevolmente con il perseguimento dell'obiettivo
-4	L'AF può inibire la possibilità di raggiungere l'obiettivo

LEGENDA 2: Determinazione del Bilancio di compatibilità (giudizi di perseguimento dell'OAS / OES da parte dell'AI)			
N	Molto negativo: $p \leq -10$	B	Buono : $10 < p \leq 30$
LN	Leggermente negativo: $-10 < p \leq 0$	O	Ottimo : $30 < p \leq 50$
S	Sufficiente: $0 < p \leq 10$	E	Eccellente : $p > 50$

LEGENDA 3: Determinazione dei Giudizi di Strategicità ambientale ed economico-sociale delle AF		
Punteggio di Strategicità ambientale ( pSA )	Giudizio	Punteggio di Strategicità economico-sociale ( pSE )
$pSA \leq 0$	N =negativo	$pSE \leq 0$
$0 < pSA \leq 6$	P = Positivo	$0 < pSE \leq 12$
$pSA > 6$	MP = Molto Positivo	$pSE > 12$

LEGENDA 4: Schema per la determinazione del Bilancio di strategicità (S)				
		Giudizio di Strategicità ambientale (gSA)		
		Negativo (N)	Positivo (P)	Molto positivo (MP)
Giudizio di Strategicità economico-sociale (gSE)	Positivo (P)	! Necessità di particolare controllo degli impatti	+	++
	Molto positivo (MP)		++	+++
			Media Sc	Alta Sc
			Alta Sc	Altissima Sc

# Le valutazioni effettuate (cenni)

## Il bilancio di compatibilità dell'AI

ALBERO DELLE SCELTE DELL'ALLEGATO INFRASTRUTTURE			SISTEMA DEGLI OBIETTIVI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE																									
			OBIETTIVI AMBIENTALI SINTETICI (OAS)										OBIETTIVI ECONOMICO-SOCIALI (OES)										Punteggio di Strategicità complessiva		Bilancio di Strategicità			
			Priorità generali nello sviluppo della Rete globale ex art. 10 Reg. UE n.1315/2013 inerente gli orientamenti dell'UE per lo sviluppo della rete TEN-T, la cui soddisfazione costituisce condizionalità ex ante per l'AI (limitatamente a parte OT 7.1)																									
Linee strategiche	Obiettivi specifici	Arete Funzionali di intervento (AF)	OAS 1	OAS 2	OAS 3	OAS 4	OAS 5	OAS 6	pSA	gSA	OES 1	OES 2	OES 3	OES 4	OES 5	OES 6	OES 7	pSE	gSE	pS	S	Punteggio di Strategicità complessiva		Bilancio di Strategicità				
1. Potenziamiento della modalità ferroviaria e miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, di trasporto delle merci in termini di lunghezza moduli, sagoma e peso assiale, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai valichi e dai Mezzogiorno e sui collegamenti alla rete TEN dei principali nodi urbani e produttivi.	1.A. Sviluppo del network passeggeri a medio-lungo raggio. Le azioni per il rilancio dei servizi ferroviari rispetto ad altre modalità door-to-door punteranno ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema della mobilità con un mix che privilegia investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni o rimozione dei colli di bottiglia) accanto ad alcuni investimenti "pesanti" per lo sviluppo della rete	1.A.1 Interventi sui punti singoli della rete convenzionale con soluzioni preferibilmente tecnologiche o che prevedano un limitato uso del territorio per consentire l'finalizzazione della velocità	3	-	-1	-1	0	2	3	P	3	2	4	4	4	2	2	21	MP	24	++							
		1.A.2 Interventi per elevare le prestazioni del network, proseguendo con lo sviluppo della rete AV/AC (con specifica attenzione al Mezzogiorno attraverso gli interventi identificati dal PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), compresa la velocizzazione dei tratti antenna, e l'upgrading prestazionale delle principali direttrici viaggiatori	2	-	-2	-3	-3	-1	-7	N	1	1	3	3	-	-	2	2	12	P	5	!						
		1.A.3 Interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti in coerenza con la strategia europea sulla rete "Core" per favorire l'intermodalità aria-ferro	1	-	-1	-2	-1	1	-2	N	-	3	2	2	1	1	-	9	P	7	!							
	1.B Incremento della qualità del network merci rendendo più appetibile la modalità ferroviaria, programmando, in raccordo con gli operatori logistici, una serie di azioni per dare soluzione alle principali criticità di cui soffre attualmente il sistema ferroviario merci.	1.B.1 Adeguamento prestazionale, per il traffico merci, dei principali Corridoi europei "Core Corridors" (sagome e moduli treni), in particolare potenziamento dei collegamenti fra terminali nazionali - con specifica attenzione per quelli del Mezzogiorno - e valichi alpini e separazione e ottimizzazione dei flussi per tipologia di servizio	2	-	-2	-3	-3	1	-5	N	2	4	4	4	4	-	2	4	20	MP	15	!						
		1.B.2 Potenziamiento ed efficientamento delle interconnessioni tra la rete ferroviaria e i distretti produttivi, i porti e gli interporti, mirando alla riduzione dei costi "dell'ultimo miglio" e miglioramento ed ampliamento dei servizi negli impianti	2	-	-1	-1	-1	2	1	P	3	4	4	4	4	-	-	4	19	MP	20	++						
		1.C.1 Interventi per la sicurezza e adeguamento obblighi di legge: (sicurezza passaggi a livello, sicurezza in galleria, rischio idrogeologico, verifiche sismiche, risanamento acustico)	-	4	-1	-	-1	4	6	P	2	-	-	-	3	-	-	1	6	P	12	+						
	1.C.2 Interventi per la qualità ed efficientamento dell'infrastruttura (tecnologie per la circolazione, telecomunicazioni, ERMIS)	1.C.2 Interventi per la qualità ed efficientamento dell'infrastruttura (tecnologie per la circolazione, telecomunicazioni, ERMIS)	1	-	-	-	-	4	5	P	-	2	-	3	-	-	4	4	13	MP	18	++						
		3.E.1. Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali (obiettivo 8 PSNPL) per il Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del sistema mare (obiettivo 9 PSNPL) e per l'adeguamento della Governance dei porti alla missione della Portualità italiana (obiettivo 10 PSNPL)	1	-	-	2	-	1	4	P	-	-	-	-	-	-	1	1	3	-	-	-	1	4	10	P	14	+
	<b>Totali dei punti attribuiti al perseguimento dell'obiettivo</b>			<b>37</b>	<b>16</b>	<b>-17</b>	<b>-4</b>	<b>-15</b>	<b>46</b>	<b>63</b>						<b>39</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>79</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>46</b>	<b>327</b>	<b>390</b>				
	<b>Bilancio di compatibilità ( C )</b>			<b>O</b>	<b>B</b>	<b>N</b>	<b>LN</b>	<b>N</b>	<b>O</b>							<b>O</b>	<b>O</b>	<b>O</b>	<b>E</b>	<b>O</b>	<b>O</b>	<b>O</b>						
<b>n° di Arete Funzionali interferenti con l'obiettivo</b>			<b>23</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>115</b>						<b>16</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>131</b>	<b>246</b>					
<b>Punteggio medio per AF interferente</b>			<b>1,6</b>	<b>2,0</b>	<b>-0,9</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,8</b>	<b>1,9</b>	<b>0,5</b>						<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>3,0</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>3,1</b>	<b>2,5</b>	<b>1,6</b>					

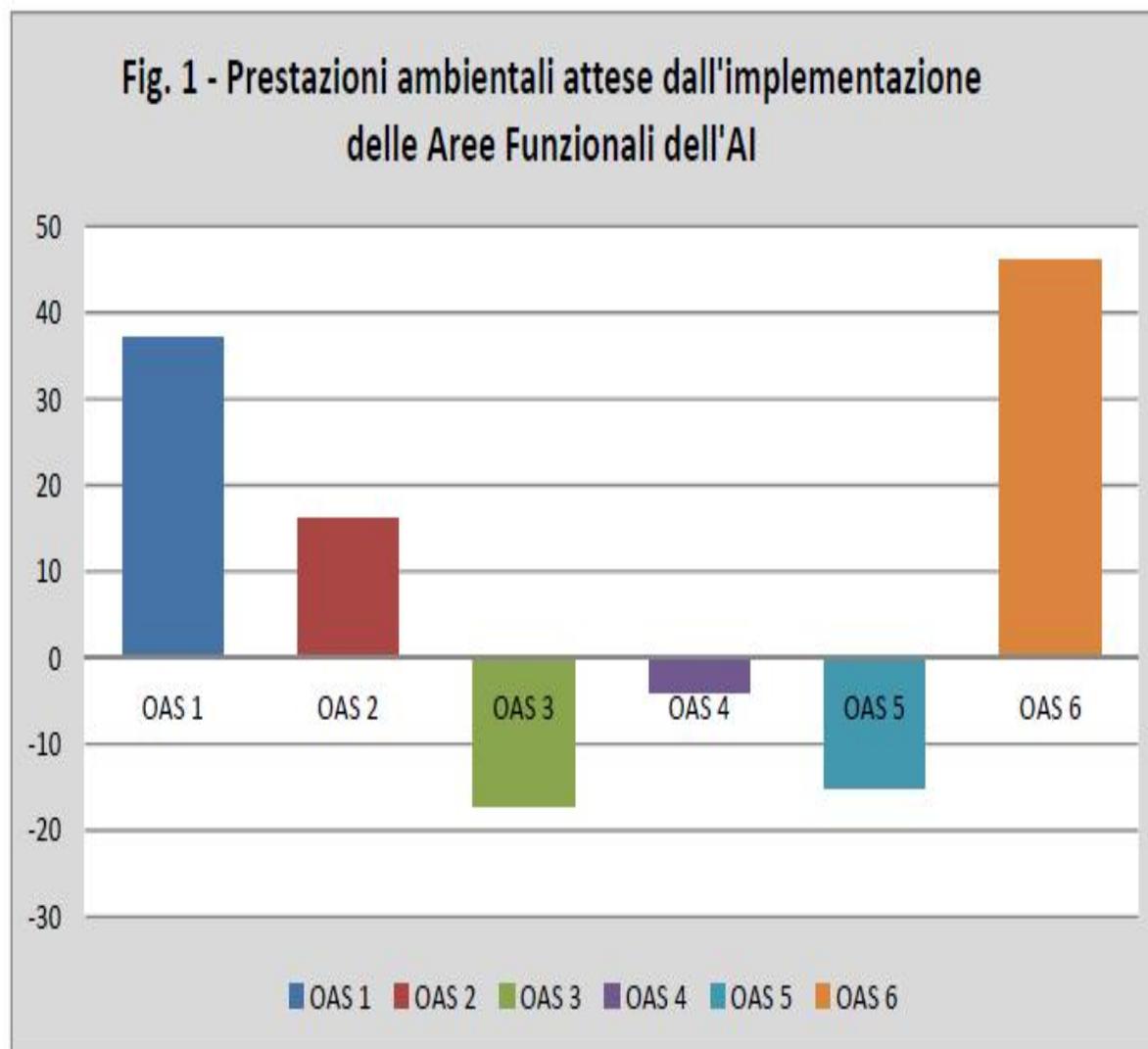
NOTA \*

OES 8: Migliorare o mantenere la qualità dell'infrastruttura sotto il profilo della sicurezza, della protezione, dell'efficienza, della resilienza alle condizioni climatiche e, ove opportuno, alle calamità, delle prestazioni ambientali (coincide con OAS 2)  
 OES 9: Garantire la sicurezza dei combustibili grazie a una maggiore efficienza energetica e promuovere l'utilizzo di fonti energetiche e sistemi di propulsione alternativi e in particolare a basse o a zero emissioni di carbonio (incluso in OAS 1)  
 OES 10: Mitigazione dell'esposizione delle aree urbane agli effetti nocivi dei trasporti ferroviari e stradali in transito (incluso in OAS 6)

# Le valutazioni effettuate (cenni)

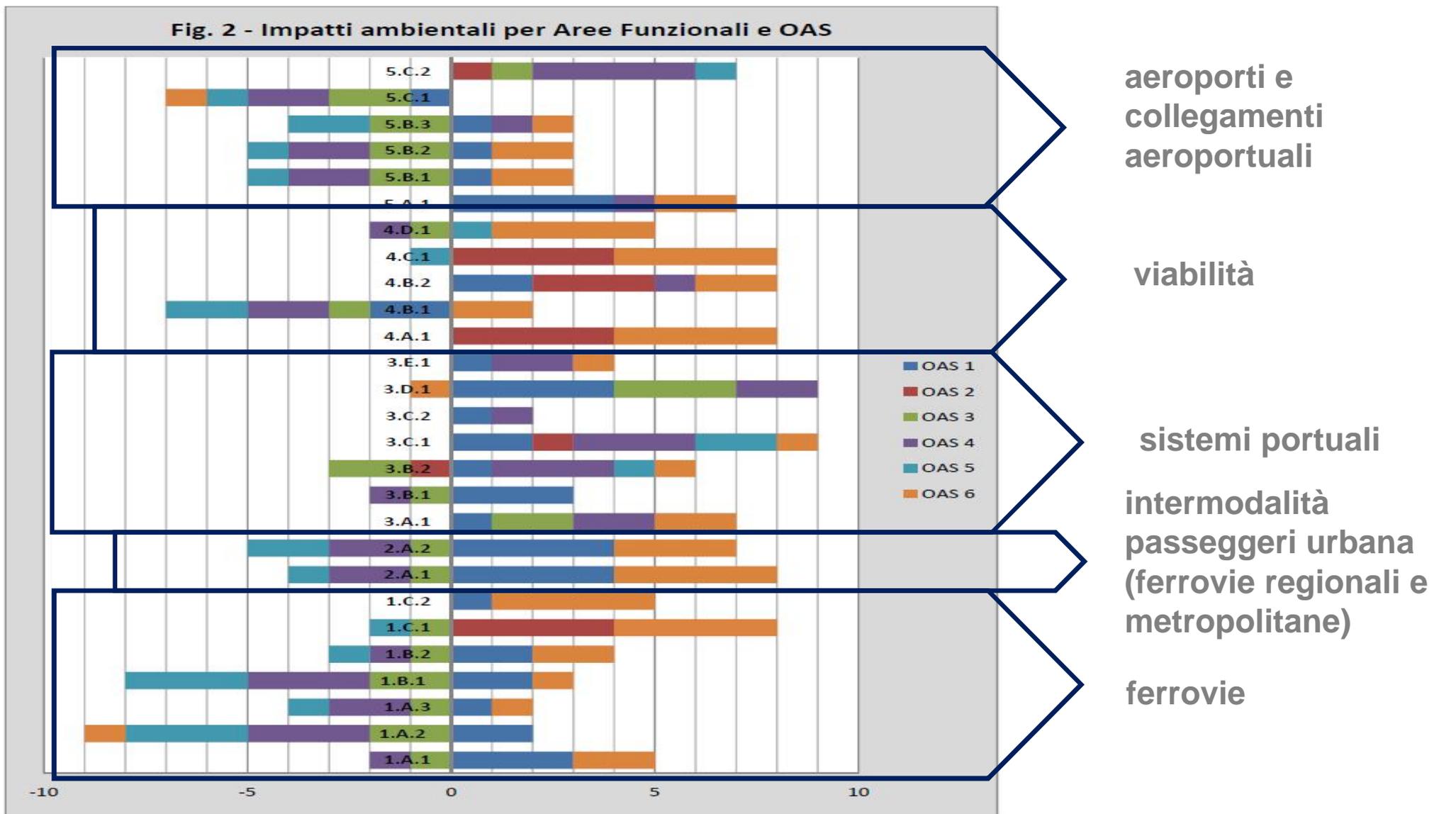
## Il perseguimento dei sei Obiettivi Ambientali Sintetici (OAS)

- ▶ **OAS 1** Incrementare la qualità dell'aria, il risparmio energetico e la riduzione dei gas climalteranti;
- ▶ **OAS 2** Incrementare la resilienza ai cambiamenti climatici e alle altre calamità, anche riducendo il rischio idrogeologico;
- ▶ **OAS 3** Tutelare le aree naturali e la biodiversità, anche marine;
- ▶ **OAS 4** Ridurre il consumo di suolo, il prelievo di risorse e i rifiuti prodotti;
- ▶ **OAS 5** Tutelare il paesaggio e i beni culturali;
- ▶ **OAS 6** Migliorare le condizioni della popolazione e della relativa salute, anche incrementando la qualità dell'ambiente urbano.



# Le valutazioni effettuate (cenni)

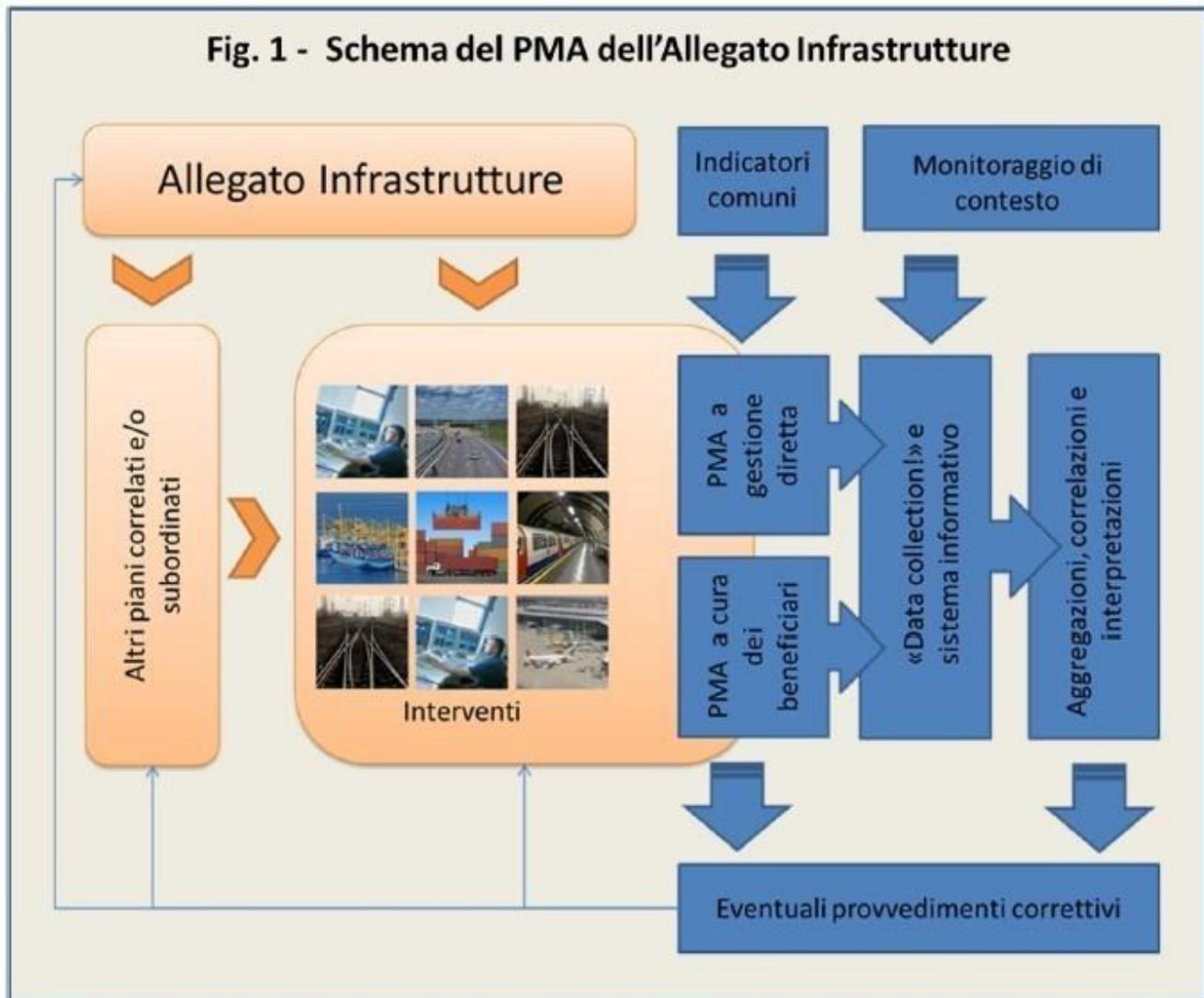
*Il perseguimento dei sei OAS discretizzato per area funzionale*



# La fase di elaborazione del Rapporto Ambientale

## Contenuti del RA / Il tema del monitoraggio

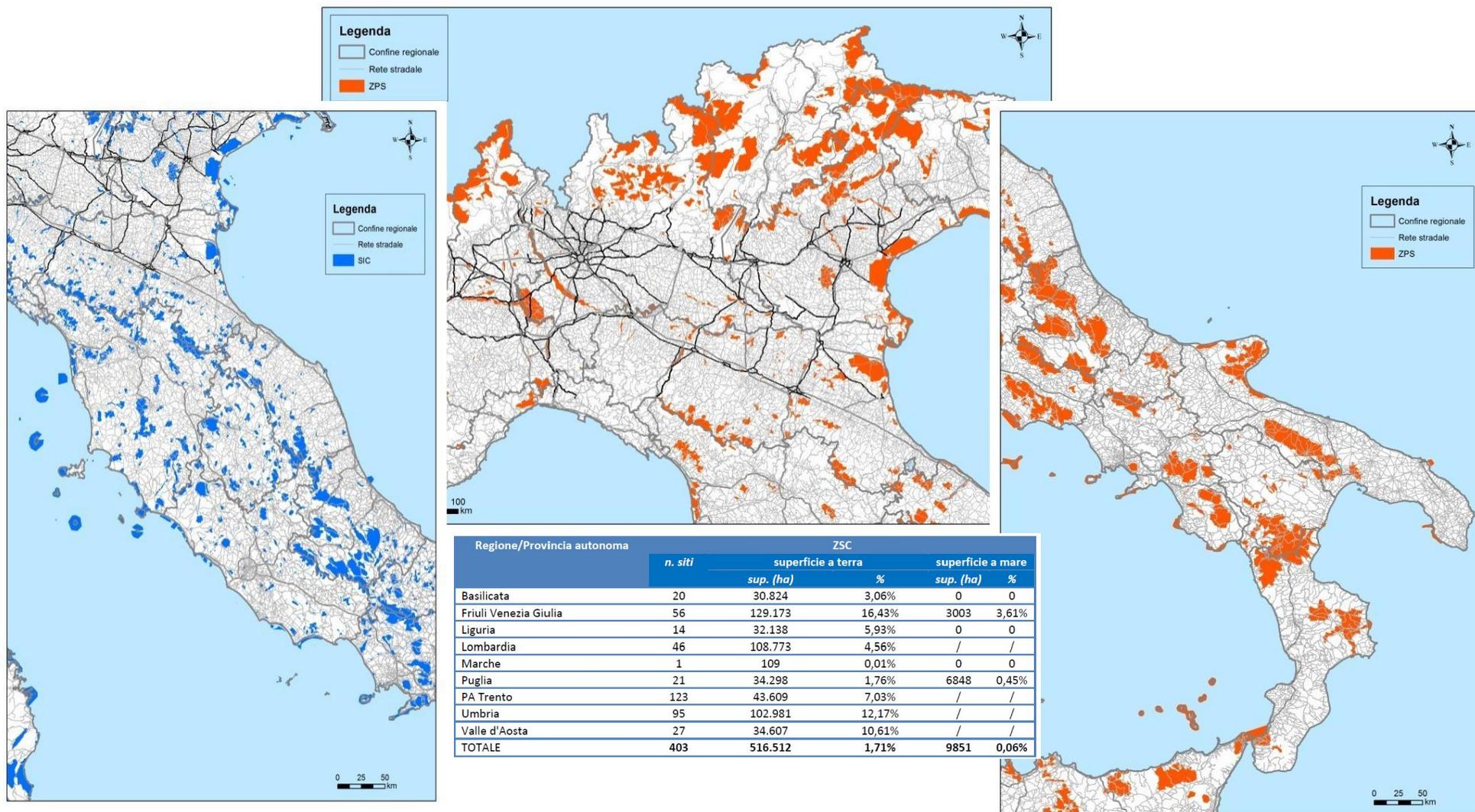
Fig. 1 - Schema del PMA dell'Allegato Infrastrutture



Indicatori di processo		Unità di misura
Lunghezza totale delle linee ferroviarie costruite o rinnovate		Km
Rete ferroviaria di collegamento con i porti		Km
Rete ferroviaria di collegamento con aeroporti		Km
Rete ferroviaria di collegamento con interporti		Km
Superficie oggetto di intervento (piazzi, aree logistiche, banchine)		mq
Lunghezza degli accosti aggiuntivi		m
Sistemi SESAR installati		nr
Impianti e sistemi tecnologici (ITS) installati		nr
Indicatori di stato		
Realizzazioni		
Km di strada	<b>Qualità dell'aria</b>	Emissioni di sostanze inquinanti per modalità di trasporto (totali e settoriali): C6H6, PM10, PM2,5, SOX, NOX, COVNM
		Superamenti rilevati alle centraline per i seguenti inquinanti: NO2, PM10, O3, C6H6
		Livelli di concentrazione in aria ambiente degli inquinanti rispetto ai valori Limite
	<b>Rumore</b>	Superamenti dei limiti di immissione acustica per le sorgenti controllate
	<b>Suolo e rischi naturali</b>	Uso del suolo (superficie per classe di uso del suolo CLC 2006)
		Superficie impermeabilizzata
		Rischio idrogeologico (superficie per classe di Rischio)
	<b>Aree naturali e biodiversità</b>	Superficie delle aree naturali protette terrestri (Parchi Nazionali, Parchi Regionali, Riserve Naturali, altre Aree Protette), marine (Aree Naturali Marine Protette e Riserve Naturali Marine) e dei siti Natura 2000
		Tipologie di habitat (secondo il sistema di classificazione europeo Corine Biotopes)
		Classificazione del Valore Ecologico degli habitat
		Classificazione della Sensibilità ecologica degli habitat
Indicatori di impatto		
<b>Qualità dell'aria</b>	Emissioni di sostanze inquinanti per modalità di trasporto (totali e settoriali): C6H6, PM10, PM2,5, SOX, NOX, COVNM	Variazione delle emissioni di sostanze inquinanti, per modalità di trasporto, a cui concorre la realizzazione dell'intervento
	Superamenti rilevati alle centraline per i seguenti inquinanti: NO2, PM10, O3, C6H6	Variazione del n. di superamenti (NO2, PM10, O3, C6H6) rilevati alle centraline a cui concorre la realizzazione dell'intervento
	Livelli di concentrazione in aria ambiente degli inquinanti rispetto ai valori limite	Variazione dei livelli di concentrazione in aria ambiente degli inquinanti rispetto ai valori limite
<b>Rumore</b>	Superamenti dei limiti di immissione acustica per le sorgenti controllate	Percentuale di superamenti dei limiti di immissione acustica a cui concorre la realizzazione dell'intervento
<b>Suolo e rischi naturali</b>	Uso del suolo (superficie per classe di uso del suolo CLC 2006)	Superficie delle singole classi di uso del suolo (CLC 2006) interessate dalla realizzazione dell'intervento
	Superficie impermeabilizzata	Variazione della superficie impermeabilizzata connessa alla realizzazione dell'intervento
	Rischio idrogeologico (superficie per classe di Rischio)	Variazione dell'estensione o della superficie infrastrutturata (Km o Km <sup>2</sup> ) in aree a rischio

# La fase di elaborazione del Rapporto Ambientale

## Contenuti del RA / Integrazione con la Valutazione di Incidenza



# La fase di pubblicazione e partecipazione

Avvio 31/12/15

HOME RICERCA PROCEDURE DATI E STRUMENTI COMUNIC-AZIONE COLLEGAMENTI  

Sei in: Home / Ricerca / Documentazione

## Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanze

Testo da ricercare

 Dettagli procedura

 Info Piano e procedure

### Documentazione

- Documentazione depositata - fase di Scoping
  - Pareri Soggetti competenti in materia ambientale - Fase di Scoping
- Documentazione Commissione - Fase di Scoping
  - Parere di Scoping
- Documentazione depositata per la partecipazione del pubblico
  - Avvisi al Pubblico
  - Elaborati della proposta di Piano
  - Rapporto Ambientale
  - Relazione di incidenza
  - Sintesi non Tecnica
- Consultazioni transfrontaliere ←
- Osservazioni del Pubblico

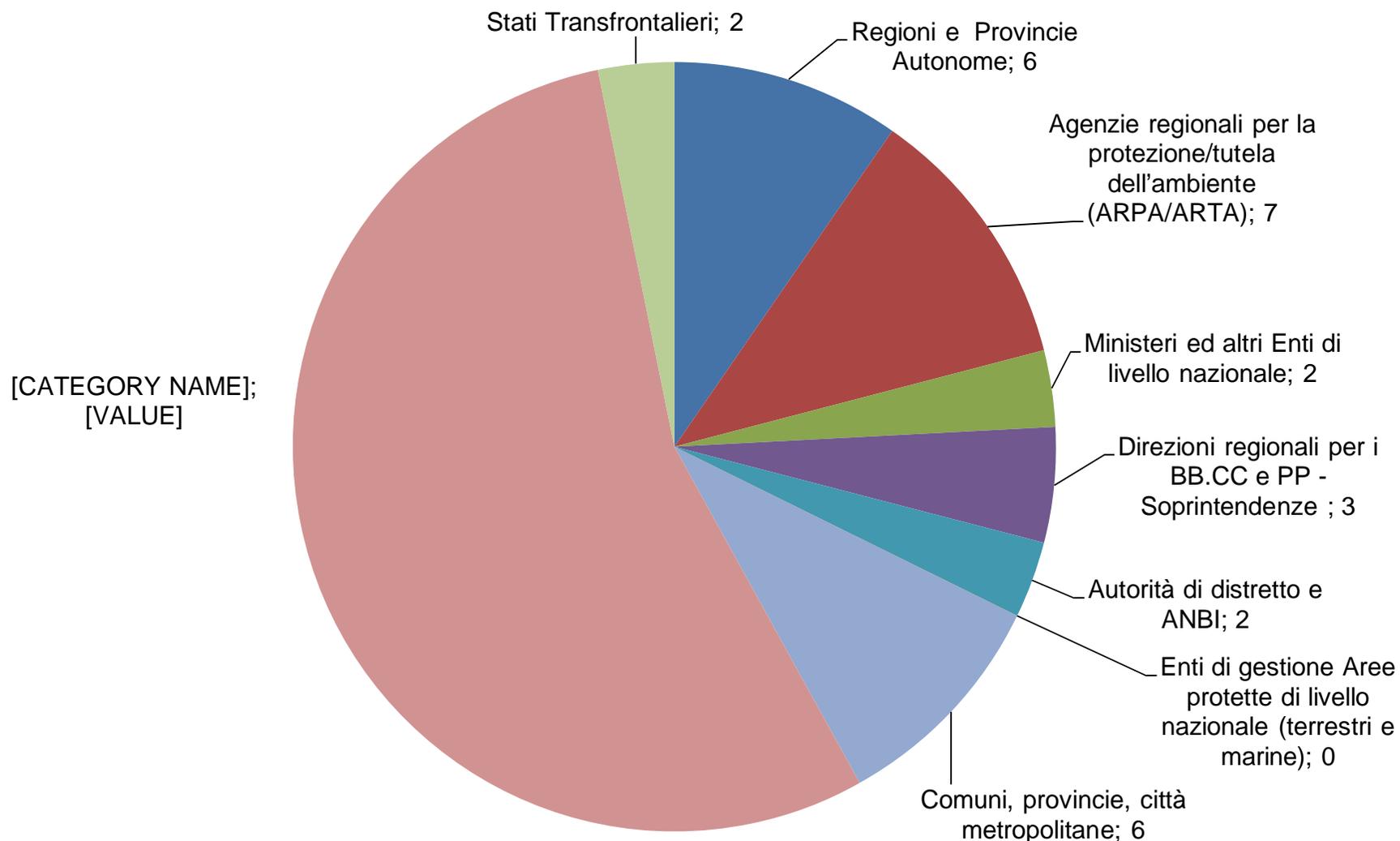
- Tutta la documentazione in inglese  
- Sintesi non tecnica anche nelle lingue dei singoli paesi coinvolti

(n.1) Documenti procedura di Valutazione Ambientale Strategica avviata in data 10/08/2015

		Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione
		Avviso al pubblico sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 31 dicembre 2015	Avvisi al Pubblico	GU-150-31122015	31/12/2015	-	82 Kbytes

# La fase di partecipazione

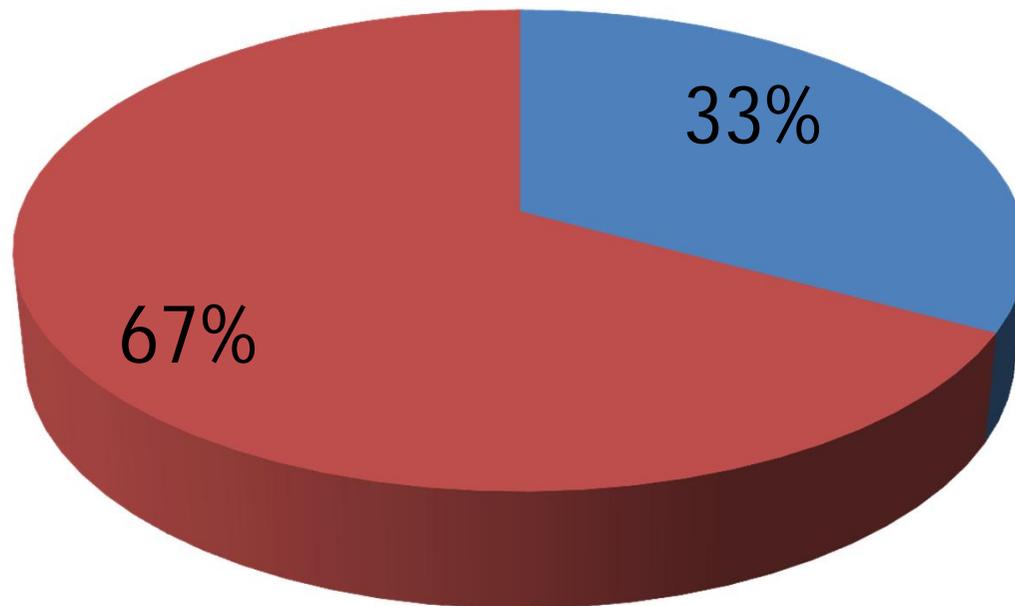
*Suddivisione dei 62 soggetti che hanno inviato osservazioni in tipologie*



# La fase di partecipazione

## Articolazione delle questioni poste nelle osservazioni

Argomento principale delle 267 singole questioni affrontate nelle 62 osservazioni



- Osservazioni che hanno riguardato direttamente l'AI (88)
- Osservazioni che hanno riguardato la VAS dell'AI (179)



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

# ***10. Piano di Rafforzamento Amministrativo***

---

---

# Piano di Rafforzamento Amministrativo

*I «perché» del PRA*

Il ***Position Paper Italia*** della CE (9 novembre 2012) ha evidenziato la necessità di un rafforzamento della **capacità istituzionale ed amministrativa**, in particolare per la gestione dei fondi UE



Il ***PRA del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*** è stato approvato con DM 291 del 10 agosto 2015 ed è stato trasmesso ai Dipartimenti e alle Direzioni Generali per gli adempimenti di competenza

# Piano di Rafforzamento Amministrativo

## Percorso metodologico del PRA

### OBIETTIVO GENERALE

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

*Obiettivo Tematico 11*

*Accordo di partenariato*

*Capacità istituzionale ed amministrativa*

### Il percorso metodologico del PRA



# Piano di Rafforzamento Amministrativo

## Obiettivi e Azioni del PRA del MIT

### Consolidamento della struttura di gestione

- Rafforzamento **coordinamento** tra strutture ministeriali
- Massima **internalizzazione della gestione**, con ricorso ad AT per specifiche prestazioni

**AZIONI: POTENZIAMENTO ORGANICI**, anche mediante meccanismi premiali, ed eventuale acquisizione di collaboratori o esperti con contratti a tempo determinato

- Rafforzamento **competenze** del personale interno

**AZIONI: FORMAZIONE MIRATA** (appalti pubblici, aiuti di stato) e stage formativi presso istituzioni nazionali e comunitarie

# Piano di Rafforzamento Amministrativo

## Obiettivi e Azioni del PRA del MIT

### Rafforzamento delle procedure di attuazione

➤ Riduzione **tempi di avvio** del PO

**AZIONI:** Gruppo di Valutazione a supporto di programmazione e selezione e adozione di un regime quadro sulle infrastrutture di trasporto

➤ Miglioramento **acquisizione di informazioni** sui progetti

**AZIONI:** Piattaforma di work flow documentale ad uso interno ed esterno (beneficiari) e **STRUMENTI DI LAVORO COLLABORATIVO**

➤ Riduzione **tempi di risposta** da beneficiari e soggetti istituzionali

**AZIONI:** governance rafforzata di progetto con costituzione di «**TASK FORCE**» interpartenariali

➤ Riduzione **tempi di individuazione e risoluzione di criticità**

**AZIONI:** verifiche su **CAPACITÀ AMMINISTRATIVA** dei beneficiari e misure di accompagnamento mirate

# Piano di Rafforzamento Amministrativo

## Azioni

- ▶ L'Amministrazione ha avviato iniziative di **formazione mirata, continua e specialistica**, sia nei confronti del personale, sia verso i beneficiari
  - ❑ È in corso un ciclo di incontri di formazione per il **personale interno**. Il primo modulo concerne il **quadro normativo ed operativo** dei Fondi 2014-20
  - ❑ Il 23 maggio si è svolto, inoltre, un **momento di formazione-informazione rivolto ai beneficiari** del Programma



Sono state intraprese apposite **procedure di reclutamento** di personale tramite interpelli finalizzati a favorire la mobilità interna



In vista della scadenza del 31 maggio per l'inserimento di dati di monitoraggio si è svolta un'analisi sull'**avanzamento** di interventi di rafforzamento e il **raggiungimento di target**





*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

# ***11. Prevenzione delle frodi***

---

---

# Prevenzione delle frodi

*Esperienza acquisita nel PON R&M 2007-13 nella lotta antifrode*

La prevenzione delle frodi rappresenta uno dei più efficaci strumenti di **tutela degli interessi finanziari comunitari**



**Art. 325 TFUE** («Principio di assimilazione»)

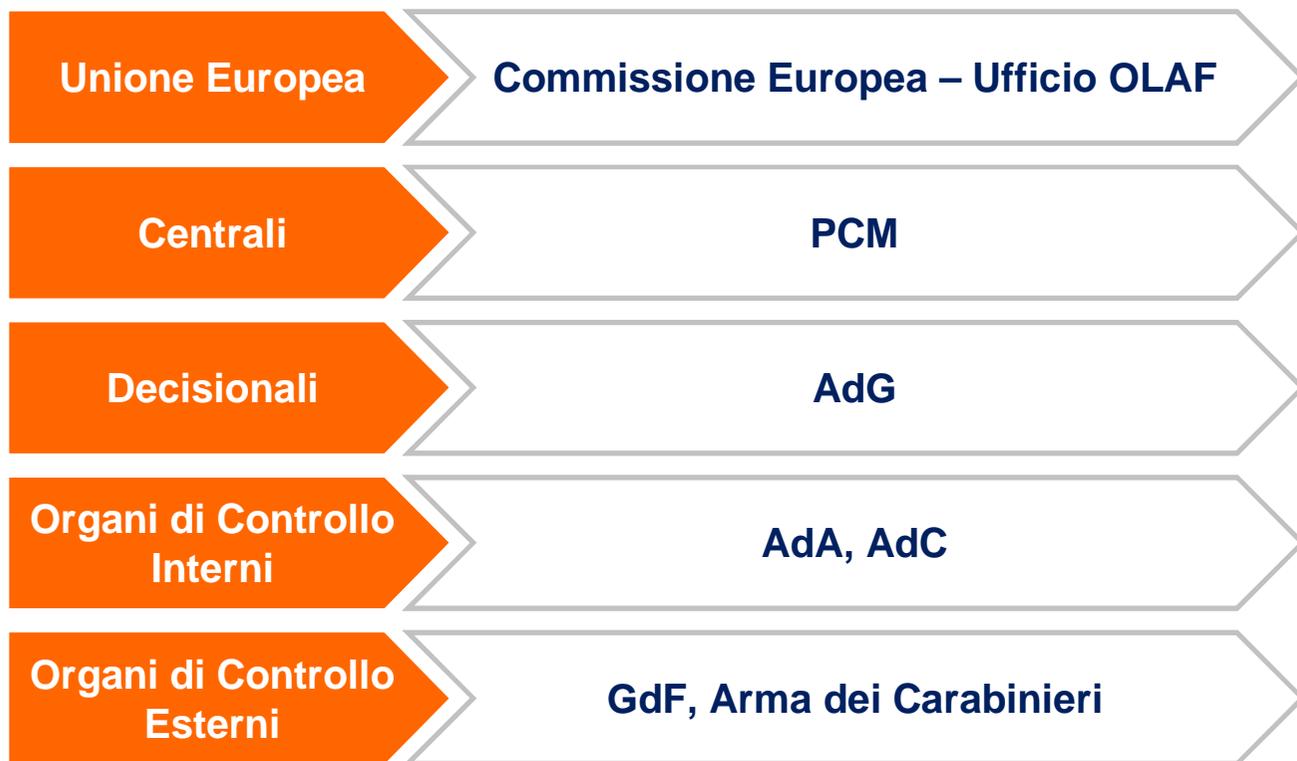
*Gli Stati membri devono adottare, per la tutela degli interessi della UE, le stesse misure assunte per la tutela delle risorse nazionali*

Le **strategie per la prevenzione** degli illeciti sull'utilizzo di fondi pubblici nazionali e comunitari prevedono l'intervento di soggetti a livello **comunitario, nazionale e regionale**



# Prevenzione delle frodi

## Principali attori istituzionali



## Sinergia

per **prevenire** azioni di frode/irregolarità e, nel caso ciò non sia possibile, per espletare l'azione di **recupero**



# Prevenzione delle frodi

Questa accurata verifica comporta 2 aspetti apparentemente contrastanti:

1. sempre meno possibilità di manovra per soggetti con comportamenti tendenzialmente fraudolenti (**aspetto preventivo**);
2. evidenza di un numero sempre maggiore di azioni illecite, con conseguente attivazione di un processo di gestione dei recuperi (**aspetto repressivo**).

L'Italia ha applicato alla lettera il principio di assimilazione, tanto da ottenere riconoscimenti da parte della Commissione europea.

**Un quarto delle frodi** vengono scoperte dall'Italia grazie soprattutto all'operato della Guardia di Finanza.



# Prevenzione delle frodi

## Focus sul livello regionale

Dei 3 livelli (comunitario, nazionale e regionale) quello **regionale** è il livello che più da vicino coinvolge gli organi decisionali impegnati nel PON (AdG, AdC, AdA). Esso, più che un livello normativo, rappresenta un livello di governo delle politiche antifrode, attinente ai momenti della **prevenzione, comunicazione** e dei **recuperi**.

Elemento discriminante tra Irregolarità e Frode: l'**intenzionalità** è il requisito indispensabile per costituire un *reato di frode*.

**Frode:** qualsiasi azione od omissione **intenzionale** che abbia come risultato un danno agli interessi finanziari comunitari (Convenzione sulla Tutela degli interessi finanziari della CE)

**Irregolarità:** tutte quelle variazioni di una disposizione di diritto comunitario derivanti da una azione o da una omissione di un soggetto che abbia arrecato un danno al bilancio comunitario [Reg. (CE, EURATOM) n. 2988/1995].

**Da un punto di vista strettamente amministrativo-istituzionale le frodi vengono comunque trattate alla stregua delle irregolarità, poiché il riscontro di una qualsiasi irregolarità (sia essa intenzionale o meno) attiva lo stesso processo di “gestione dei recuperi”.**

# Prevenzione delle frodi

## IMS (Irregularities Management System)

Lo strumento di cui si è dotata la CE per raccogliere le **informazioni** e individuare le **criticità** o i **soggetti più esposti** a situazioni di irregolarità è il sistema **AFIS – IMS**



L'**Irregularities Management System**, applicazione accessibile con il portale AFIS, consente di presentare **rapporti di irregolarità** tramite comunicazioni all'Ufficio Europeo per la Lotta Antifrode (**OLAF**) della CE



*Fase di implementazione (AdG e/o AdC):*

- **creator:** crea ed aggiorna le schede OLAF;
- **sub-manager:** valuta le schede e le inoltra al manager per il controllo

*Fase di controllo (Nucleo GDF presso PCM):*

- **manager:** invia le schede all'OLAF (CE)

L'**AdG** adotta il sistema per la **comunicazione** delle irregolarità/frodi riscontrate durante i controlli, seguendo il flusso di **informazioni**, fino al **recupero**.



**Massima collaborazione tra i vari livelli**

**Miglior risultato nella prevenzione di irregolarità e frodi**



*UNIONE EUROPEA*



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

# ***Conclusione dei lavori***

---

---







