



Unione Europea  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



REPUBBLICA ITALIANA



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

# **I CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI FINANZIABILI CON IL PON “INFRASTRUTTURE E RETI”**

## **PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020**

*Versione del 31 maggio 2018*

## INDICE

1	PREMESSA.....	2
1.1	INQUADRAMENTO STRATEGICO NORMATIVO.....	2
1.2	APPLICAZIONE PRINCIPI ORIZZONTALI .....	3
1.3	PUBBLICITÀ E TRASPARENZA .....	4
2	METODOLOGIA.....	5
2.1	ELABORAZIONE DEI CRITERI.....	5
2.2	PROCEDURA DI SELEZIONE .....	6
2.2.1	VERIFICA DI AMMISSIBILITÀ DEGLI INTERVENTI.....	7
2.2.2	VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI PER LINEA DI AZIONE.....	7
2.2.3	FOCUS SUI PROGETTI DI COMPLETAMENTO DERIVANTI DAL PON RETI E MOBILITÀ ...	9
3	ALLEGATO A – TABELLE RIEPILOGATIVE DEI REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ .....	10
3.1	ELENCO DEI REQUISITI GENERALI DI AMMISSIBILITÀ.....	10
3.2	REQUISITI SPECIFICI DI AMMISSIBILITÀ RICHIESTI PER CIASCUNA LINEA DI AZIONE .....	11
4	ALLEGATO B – SCHEDE DI VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI PER ASSE, RISULTATO ATTESO E LINEA DI AZIONE .....	14
4.1	ASSE PRIORITARIO I.....	14
4.1.1	ARTICOLAZIONE DELL’ASSE I IN LINEE DI AZIONE.....	14
4.1.2	SCHEDE DELL’ASSE PRIORITARIO I .....	15
4.2	ASSE PRIORITARIO II.....	21
4.2.1	ARTICOLAZIONE DELL’ASSE II IN LINEE DI AZIONE.....	21
4.2.2	SCHEDE DELL’ASSE PRIORITARIO II .....	22
4.2.3	SCHEDE SPECIFICHE PER INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE – Asse I.....	31
4.2.4	SCHEDE SPECIFICHE PER INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE – ASSE II .....	32
4.3	ASSE PRIORITARIO III.....	34
4.3.1	ARTICOLAZIONE DELL’ASSE III IN LINEE DI AZIONE.....	34
4.3.2	SCHEDE DELL’ASSE PRIORITARIO III .....	35

## 1 PREMESSA

Il presente documento contiene il quadro dei criteri per la selezione delle operazioni da finanziare nell'ambito del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 così come modificati a seguito dell'approvazione del nuovo Programma con Decisione C(2018) 1144 del 21.02.2018.

### 1.1 INQUADRAMENTO STRATEGICO NORMATIVO

Come principio di ordine generale, nella fase di programmazione delle risorse finanziarie, l'Autorità di Gestione e l'Organismo Intermedio realizzano le proprie attività nel pieno rispetto della normativa comunitaria e nazionale che disciplina appalti e avvisi pubblici.

I riferimenti normativi a livello comunitario sono i seguenti:

- **Reg. (UE) n. 1301/2013** del Parlamento e del Consiglio, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" e che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006;
- **Reg. (UE) n. 1303/2013** del Parlamento e del Consiglio, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio;
- **Reg. (UE) n. 1315/2013** del Parlamento e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- **Reg. di esecuzione (UE) n. 215/2014** della Commissione, che stabilisce norme di attuazione del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca per quanto riguarda le metodologie per il sostegno in materia di cambiamenti climatici, la determinazione dei target intermedi e dei target finali nel quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione e la nomenclatura delle categorie di intervento per i fondi strutturali e di investimento europei;
- **Reg. di esecuzione (UE) n. 1011/2014** della Commissione, recante modalità di esecuzione del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i modelli per la presentazione di determinate informazioni alla Commissione e le norme dettagliate concernenti gli scambi di informazioni tra beneficiari e autorità di gestione, autorità di certificazione, autorità di audit e organismi intermedi;

*CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI*

- **Accordo di Partenariato con l'Italia** approvato con Decisione di esecuzione della Commissione C(2014) 8021 del 29.10.2014 e s.m.i.;
- ulteriori disposizioni normative di attuazione ed esecuzione.

Il documento proposto risponde all'esigenza indicata dal Regolamento (UE) n. 1303/2013 il quale, all'articolo 125 comma 3 lettera a), afferma che l'Autorità di Gestione "elabora e, previa approvazione, applica procedure e criteri di selezione adeguati che:

- i) garantiscano il contributo delle operazioni al conseguimento degli obiettivi e dei risultati specifici della pertinente priorità;
- ii) siano non discriminatori e trasparenti;
- iii) tengano conto dei principi generali di cui agli articoli 7 e 8 (promozione della parità fra uomini e donne e non discriminazione; sviluppo sostenibile)".

Inoltre, l'art. 110 comma 2 lettera a) del medesimo Regolamento recita, a proposito del Comitato di Sorveglianza, che esso esamina e approva "la metodologia e i criteri usati per la selezione delle operazioni".

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

In ottemperanza con la sopra citata normativa europea e nazionale, quindi, i criteri di selezione trattati nel presente documento sono oggetto di discussione del Comitato di Sorveglianza del Programma, al fine di consentirne l'avvio conformemente alle regole di ammissibilità delle spese.

## **1.2 APPLICAZIONE PRINCIPI ORIZZONTALI**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati impostati prendendo altresì in considerazione il rispetto di alcuni principi legati alle politiche trasversali dell'Unione Europea che, in ottemperanza a quanto previsto dalla normativa comunitaria e in adeguamento a quanto descritto nella Sezione 11 "Principi orizzontali" del PON Infrastrutture e Reti, sono stati applicati a tutte le azioni del Programma e declinati in coerenza con i diversi contenuti delle stesse.

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI

In particolare, si tratta dei seguenti principi orizzontali:

- Principio di **non discriminazione** e della **parità fra uomini e donne** – L'art. 19 del TFUE e l'art. 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013 regolano l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità.
- Principio dello **sviluppo sostenibile** e promozione dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente – Conformemente all'articolo 11 e all'articolo 191, paragrafo 1, TFUE e nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

### 1.3 PUBBLICITÀ E TRASPARENZA

In seguito all'approvazione dei criteri di selezione delle operazioni da parte del Comitato di Sorveglianza, l'Autorità di Gestione si impegna a garantire il rispetto dei **principi di pubblicità** dei criteri di selezione adottati e di **trasparenza** in fase di attuazione delle operazioni.

L'attuazione dei principi di pubblicità e trasparenza saranno garantiti attraverso:

- la pubblicazione, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del documento di Criteri di selezione approvato dal Comitato di Sorveglianza, in modo da garantire la più ampia diffusione e raggiungere tutti gli *stakeholders*;
- la pubblicazione, sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'avviso di selezione pubblica degli interventi e del format di scheda di candidatura progettuale, in osservanza della legge sul procedimento amministrativo (artt. 1 e 12 della L. n. 241/1990 e s.m.i.);
- la costituzione di un gruppo di valutazione interno alla struttura dell'AdG che garantisca competenza e indipendenza rispetto alle operazioni da valutare;
- l'utilizzo di esplicite procedure di comunicazione degli esiti delle valutazioni ai potenziali beneficiari con indicazione delle motivazioni per l'accettazione o per il rigetto delle domande.

## 2 METODOLOGIA

### 2.1 ELABORAZIONE DEI CRITERI

I criteri di selezione sono stati elaborati in linea con le disposizioni regolamentari richiamate in premessa e con quanto disposto nei Paragrafi 2.1.6 e 2.2.6 "Principi guida per la selezione delle operazioni" del PON Infrastrutture e Reti.

Dal punto di vista metodologico, i criteri di selezione delle operazioni contenuti nel presente documento sono innanzitutto funzionali all'individuazione e al finanziamento di progetti caratterizzati da un elevato grado di coerenza ed efficacia rispetto alle priorità, agli obiettivi specifici ed ai risultati attesi dell'Asse cui fanno riferimento. I criteri, inoltre, sono facilmente applicabili e verificabili nella loro capacità di orientare le scelte al finanziamento degli interventi migliori per qualità e per capacità di conseguire i risultati.

In linea con le fasi in cui si sviluppa progressivamente l'istruttoria, l'ammissibilità e la valutazione delle proposte progettuali, i criteri di selezione risultano, quindi, articolati nelle seguenti tipologie:

- **Requisiti di ammissibilità**, ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni che rappresentano elementi imprescindibili dal punto di vista amministrativo e di rispetto della normativa nazionale e comunitaria:
  - **Requisiti generali di ammissibilità**, che rispondono alle finalità del programma ed ai principi guida trasversalmente applicabili a tutti gli Assi;
  - **Requisiti specifici di ammissibilità**, che rispondono alle esigenze specifiche della Linea di Azione di riferimento;
- **Criteri di valutazione**, che consentono di valutare la rispondenza del progetto alla strategia del Programma, nonché agli obiettivi e ai Risultati Attesi di ciascuna Linea di Azione;
- **Criteri di priorità**, ovvero quegli elementi che, ove previsti e previo raggiungimento di una soglia minima di valutazione, riconoscono automaticamente agli interventi che ne sono in possesso l'ammissibilità a finanziamento, nonché il diritto di precedenza all'attuazione in caso di scarsità della dotazione finanziaria residua (es. progetti di completamento del PON R&M 2007-2013, progetti individuati direttamente dal PON I&R 2014-2020);
- **Criteri di premialità**, ovvero quelle caratteristiche progettuali che, in considerazione della strategia del Programma, consentono l'assegnazione di un punteggio aggiuntivo "premiabile" che concorre alla definizione della graduatoria dei progetti da ammettere a finanziamento.

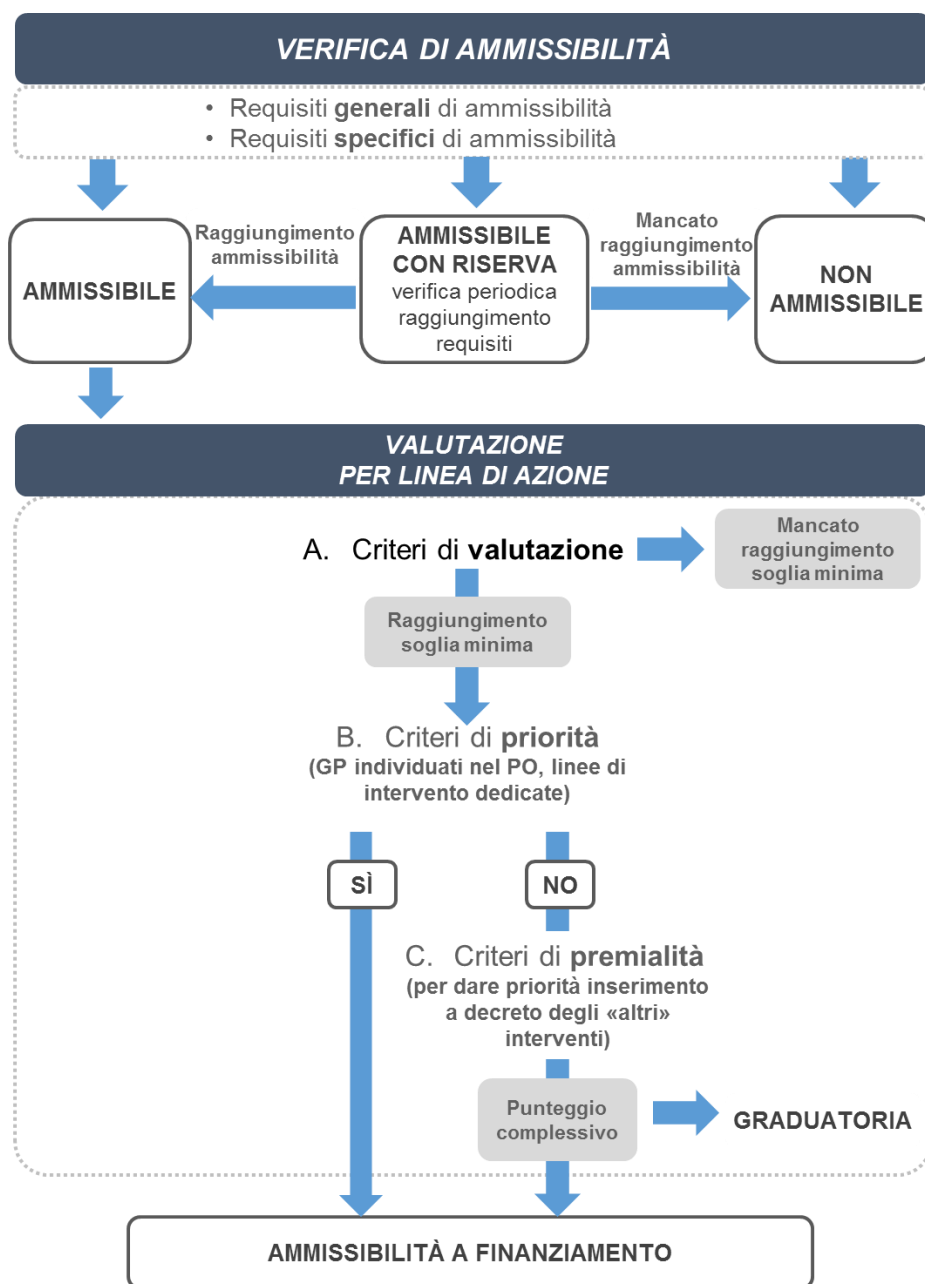
I criteri proposti potranno essere aggiornati nel corso dell'attuazione del Programma al fine di migliorarne l'aderenza alla strategia, inclusi piani e programmi che verranno predisposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o dalle autorità competenti, ovvero in relazione allo stato d'attuazione del Programma.

Le eventuali modifiche dei criteri verranno presentate dall'Autorità di Gestione al Comitato di Sorveglianza per la loro approvazione.

## 2.2 PROCEDURA DI SELEZIONE

La procedura di selezione delle operazioni si suddivide in due fasi:

1. **Fase di verifica di ammissibilità** degli interventi,
2. **Fase di valutazione** degli interventi ripartiti per Asse, Risultato Atteso e Linea di Azione.



### 2.2.1 VERIFICA DI AMMISSIBILITÀ DEGLI INTERVENTI

Ai fini dell'ammissibilità al finanziamento del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, gli interventi devono possedere **requisiti generali di ammissibilità**, validi indistintamente per tutte le Linee di Azione del PON (Allegato A – par. 3.1), ma anche **requisiti specifici di ammissibilità**, modulati a livello di singola Linea di Azione (Allegato A – par. 3.2).

L'assenza di uno dei requisiti generali richiesti comporta la conclusione del procedimento di selezione e la dichiarazione di non ammissibilità della domanda di finanziamento.

Per quanto riguarda invece l'ammissibilità specifica,

1. esclusivamente nel caso di specifiche infrastrutture di natura complessa e laddove il FESR e l'approccio di programmazione e attuazione europeo ed in particolare previsto dal PON I&R (Tavoli ALI, programmazione integrata ecc.) possa risultare un elemento di accelerazione e stimolo al perseguimento degli obiettivi di completamento della Rete TEN-T, si valuterà la possibilità di finanziare anche le fasi di progettazione dell'opera stessa. Tale previsione è da ritenersi residuale e limitata da un punto di vista finanziario a casi ridotti e privilegeranno il finanziamento di opere che possano trovare attuazione nel PON I&R. Tali casi saranno presentati in Comitato di Sorveglianza;
2. nel caso in cui il progetto non presenti il livello di maturità progettuale richiesto, viene considerato ammissibile con riserva e sottoposto a verifica periodica finalizzata a monitorare l'eventuale raggiungimento dei requisiti necessari.

La prima fase, quindi, si chiude con un giudizio di: **ammissibilità/non ammissibilità/ammissibilità con riserva**.

Un intervento può accedere alla fase successiva di valutazione se, e solo se, vengono soddisfatti pienamente i requisiti generali e specifici di ammissibilità.

### 2.2.2 VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI PER LINEA DI AZIONE

Gli interventi ritenuti ammissibili accedono al processo di valutazione che si sviluppa a livello di singola Linea di Azione attraverso il ricorso a **3 sotto-fasi di valutazione**, le quali vedono rispettivamente l'utilizzo dei criteri di valutazione, priorità e premialità definiti nel par. 2.1. e identificati nell'Allegato B.

- A. Per ciascun intervento viene effettuata una valutazione sulla base dei **criteri di valutazione** individuati per la Linea di Azione di riferimento. Ad ogni criterio corrisponde un intervallo di punteggio variabile in base al livello di soddisfacimento del criterio stesso. Al termine della valutazione, il raggiungimento del punteggio individuato come **soglia minima** consente l'accesso alle sotto-fasi successive, altrimenti il progetto viene dichiarato non ammissibile.
- B. Per gli interventi che hanno raggiunto o superato la soglia minima nella sotto-fase A, viene verificato il possesso di uno o più **criteri di priorità**, fattispecie che determina l'ammissione



*CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI*

a finanziamento senza necessità di ulteriori valutazioni. Per gli altri interventi, cui non vengano riconosciute caratteristiche prioritarie, invece, si passa alla sotto-fase C.

- C. Gli interventi non "prioritari" vedono, infine, l'assegnazione di un punteggio aggiuntivo in base ai **criteri di premialità** verificati. Tale punteggio concorre, alla definizione del punteggio complessivo e, quindi, della graduatoria degli ulteriori progetti da ammettere a finanziamento.

La fase di valutazione si chiude, quindi, con l'**ammissione a finanziamento delle progettualità valutate "prioritarie"**, e con l'**inserimento in graduatoria** delle rimanenti, le quali vengono ordinate in base al punteggio complessivo raggiunto attraverso la somma dei criteri di valutazione e di premialità.

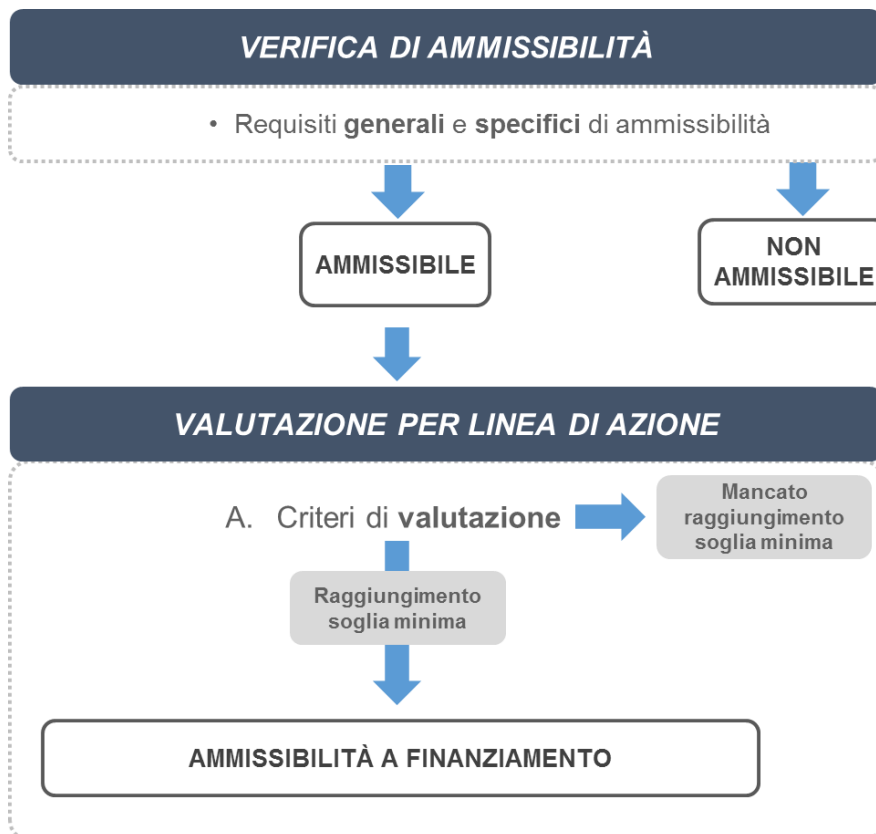
All'interno dell'Allegato B, secondo la declinazione in Assi, Priorità d'investimento, risultati attesi ed azioni, vengono presentati i criteri di valutazione, di priorità e di premialità che contribuiscono all'attribuzione di un punteggio complessivo per ciascun intervento della Linea di Azione di riferimento.

### 2.2.3 FOCUS SUI PROGETTI DI COMPLETAMENTO DERIVANTI DAL PON RETI E MOBILITÀ

Coerentemente con l'obiettivo comunitario di massimizzare l'efficacia degli investimenti europei, il completamento delle infrastrutture iniziate nel precedente periodo di programmazione rappresenta una priorità nell'allocatione delle risorse del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

Per tali ragioni, nonché in linea con le indicazioni della normativa comunitaria e dell'Accordo di Partenariato, tutti gli interventi iniziati con i fondi del PON Reti e Mobilità 2007-2013, Grandi Progetti e non, e per i quali la procedura di fasizzazione per il completamento sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 abbia avuto esito positivo, saranno oggetto di un iter di selezione più snello composto da due soli passaggi:

- **verifica dei requisiti generali e specifici di ammissibilità;**
- **valutazione dei criteri di valutazione** individuati per la Linea di Azione di riferimento e, previo raggiungimento della suddetta **soglia minima**, riconoscimento automatico dell'ammissibilità a finanziamento.



### 3 ALLEGATO A – TABELLE RIEPILOGATIVE DEI REQUISITI DI AMMISSIBILITÀ

#### 3.1 ELENCO DEI REQUISITI GENERALI DI AMMISSIBILITÀ

1. Localizzazione nei territori delle regioni meno sviluppate (Calabria, Campania, Basilicata, Puglia, Sicilia)
2. Conformità con la strategia e i contenuti dell'Accordo di Partenariato e del PON Infrastrutture e Reti, nonché con le priorità di investimento ed i risultati attesi delineati nell'Obiettivo Tematico 7
3. Assenza di duplicazione di finanziamenti provenienti da altri fondi comunitari, nazionali e regionali
4. Rispetto dei criteri di demarcazione con altri fondi e con altri POR/PON al fine di evitare eventuali sovrapposizioni
5. Dotazione da parte del beneficiario di una struttura gestionale adeguata e ispirata ad un sistema di gestione degli interventi secondo criteri di qualità nel rispetto degli obblighi normativi (ed in particolare al mantenimento di una contabilità separata, di sottoposizione a ispezioni e controlli, di conservazione dei documenti, di informazione e pubblicità, di avvio e conclusione delle operazioni, di messa a disposizione delle informazioni legate al monitoraggio fisico, finanziario, procedurale ed ambientale)
6. Comprovato rispetto della normativa vigente in materia ambientale, di appalti pubblici e di aiuti di Stato
7. Presentazione di un cronoprogramma di attuazione dettagliato, che specifica l'intero iter di attuazione sino alla messa in esercizio, incluse le procedure di appalto e le procedure di autorizzazione necessarie Per quanto riguarda le candidature "in fase di progettazione", il cronoprogramma deve evidenziare la conclusione della fase attuativa in coerenza con la tempistica del Programma

3.2 REQUISITI SPECIFICI DI AMMISSIBILITÀ RICHIESTI PER CIASCUNA LINEA DI AZIONE

	Linea di Azione <sup>1</sup>							
	I.1.1 (Ferroviari Core)	I.1.2 (Altri ferroviari)	I.2.1 (SESAR)	II.1.1 (Portuali)	II.1.2 (Ultimo miglio porti e interporti)	II.1.3 (Single Window)	II.2.1 (Ultimo miglio aeroporti)	II.2.2 (Info- mobilità)
<b>Maturità progettuale<sup>2</sup></b>								
Studio di fattibilità	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Progettazione Preliminare	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Progettazione Definitiva	✓	✓		✓	✓		✓	

<sup>1</sup> Si riporta nella tabella un breve richiamo al titolo di ciascuna Linea di Azione, rimandando all'Allegato B per la dicitura completa.

<sup>2</sup> Per quanto riguarda le operazioni le cui fasi progettuali sono riconducibili al D.lgs 50/2016 e ss.mm.ii, le categorie di maturità progettuali sono le seguenti: i) studio di fattibilità tecnico/economica; ii) progetto definitivo; iii) progetto esecutivo. Fatti salvi i casi particolari di cui al § 2.2.1 relativi alle operazioni in fase di progettazione, per le quali si dovrà procedere con apposita presentazione al CdS.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE “INFRASTRUTTURE E RETI”  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI

	Linea di Azione <sup>1</sup>							
	I.1.1 (Ferroviari Core)	I.1.2 (Altri ferroviari)	I.2.1 (SESAR)	II.1.1 (Portuali)	II.1.2 (Ultimo miglio porti e interporti)	II.1.3 (Single Window)	II.2.1 (Ultimo miglio aeroporti)	II.2.2 (Info- mobilità)
<b>Coerenza strategica<sup>3</sup></b>								
Dimostrata capacità di migliorare il servizio offerto <sup>4</sup>	✓	✓						
Ottimizzazione del traffico aereo			✓					
Coerenza con il PSNPL				✓		✓		
Conformità al Piano Regolatore Portuale in vigore				✓				
Localizzazione nelle Aree Logistiche Integrate individuate a livello strategico <sup>5</sup>				✓	✓			
Vincolo del cofinanziamento privato <sup>6</sup>				✓				
Riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio					✓		✓	
Ottimizzazione della filiera procedurale e doganale						✓		
Contributo degli interventi insistenti nelle tre aree di riferimento (Area terrestre, Area marittima, Area portuale/interportuale) alla creazione della Single Window nazionale						✓		

<sup>3</sup> In linea con quanto previsto nell’Accordo di Partenariato e nel testo del Programma.

<sup>4</sup> Coerentemente con quanto previsto nel testo del Programma con riferimento agli investimenti in infrastrutture/tecnologie ferroviarie, con “miglioramento del servizio offerto” si fa riferimento all’aumento della capacità, alla riduzione dei tempi di percorrenza, alla qualità del servizio, alla sicurezza e affidabilità delle infrastrutture.

<sup>5</sup> Limitatamente per i nuovi interventi e in coerenza con quanto previsto dal Programma stesso, si ricorda che, in seguito all’approvazione dei dispositivi attuativi Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), il ruolo di soggetto promotore di progettualità sarà riconosciuto a ciascuna Autorità di Sistema Portuale per la candidatura di un piano integrato di interventi per l’Area Logistica Integrata (ALI) di riferimento. Per i progetti di completamento si fa invece riferimento alla procedura declinata nel § 2.2.3.

<sup>6</sup> Limitatamente per i nuovi interventi impattanti direttamente sull’aumento di capacità portuale e/o interportuale.

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI

	Linea di Azione <sup>1</sup>							
	I.1.1 (Ferroviari Core)	I.1.2 (Altri ferroviari)	I.2.1 (SESAR)	II.1.1 (Portuali)	II.1.2 (Ultimo miglio porti e interporti)	II.1.3 (Single Window)	II.2.1 (Ultimo miglio aeroporti)	II.2.2 (Info- mobilità)
Coerenza con il Piano d'Azione ITS Nazionale e con la Direttiva 40/2010								✓
Ottimizzazione dei flussi di traffico								✓

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

Documentazione richiesta a corredo <sup>7</sup>	
<i>Documentazione prevista dalla normativa nazionale</i>	<i>Documentazione richiesta dall'AdG</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Documenti previsti dal Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (D.lgs. 163/2006) e ss. mm. ii.</li> <li>• Documenti previsti dal Testo Unico ambientale (D.lgs. 152/2006) e ss. mm. ii.</li> <li>• Documenti previsti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. 42/2004) e ss. mm. ii.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analisi Costi Benefici, ove prevista</li> <li>• Valutazione economico-finanziaria, ove non prevista ACB</li> <li>• Valutazione d'incidenza per i Siti della Rete Natura 2000, ove prevista</li> <li>• Autorizzazione per l'intervento in zona soggetta al vincolo idrogeologico, ove necessaria</li> <li>• Check list aiuti di Stato e relativa documentazione, ove prevista</li> </ul>

<sup>7</sup> L'Autorità di Gestione valuterà, caso per caso, la documentazione che i potenziali beneficiari dovranno presentare a dimostrazione degli impegni adempiti, nonché della conformità agli strumenti urbanistici vigenti e alle autorizzazioni eventualmente previste. Per i progetti di completamento sarà sufficiente l'integrazione della documentazione precedentemente fornita, laddove sopraggiunte modifiche.

#### 4 ALLEGATO B – SCHEDE DI VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI PER ASSE, RISULTATO ATTESO E LINEA DI AZIONE

##### 4.1 ASSE PRIORITARIO I

##### 4.1.1 ARTICOLAZIONE DELL'ASSE I IN LINEE DI AZIONE

<b>ASSE PRIORITARIO I</b>			
<b>Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T</b>			
<b>Obiettivi Specifici</b>	<b>I.1 Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza</b>		<b>I.2 Ottimizzazione del traffico aereo</b>
<b>Linee di Azione</b>	I.1.1 Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle 4 direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale]	I.1.2 Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale]	I.2.1 Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)

4.1.2 SCHEDE DELL'ASSE PRIORITARIO I

<b>PRIORITÀ DI INVESTIMENTO</b>	<b>Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T</b>
<b>OBIETTIVO SPECIFICO/ RISULTATO ATTESO</b>	<b>I.1 Potenziamento dell'offerta ferroviaria e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza</b>

<p><b>LINEA DI AZIONE I.1.1</b>  <b>Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle 4 direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale]</b></p>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
<p><b>1. Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Mitigazione delle eventuali interferenze con aree naturali protette SIC/ZPS/ZSC</li> <li>• Interferenze con zone sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 30 DICEMBRE 1923, N. 3267 E R.D. 16 MAGGIO 1926, N. 1126, paesaggistico e archeologico (D.LGS. N.42/2004)</li> <li>• Tutela delle caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici superficiali (ambito fluviale e marino-costiero)</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> <li>• Vulnerabilità ai rischi naturali</li> </ul> <p><b>2. Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Competitività del trasporto su ferro</li> <li>• Attrezzaggio tecnologico della rete</li> </ul>	<p><b>1. Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all'accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> <li>• Azioni sinergiche al Piano di Sviluppo ERTMS sulla rete RFI (in linea con l'<i>European Deployment Plan</i>)</li> </ul> <p><b>2. Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> </ul>



LINEA DI AZIONE I.1.1	
<p><b>Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle 4 direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale]</b></p>	
CRITERI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI PREMIALITÀ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacità di produrre dinamiche positive sull'occupazione e sul trasporto delle merci</li> <li>• Impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima</li> <li>• Resilienza ai cambiamenti climatici</li> <li>• Completamento dei collegamenti mancanti della rete</li> <li>• Tutela della qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Contenimento del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Riqualificazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> <li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> </ul>
CRITERI DI PRIORITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completamento di interventi derivanti dalla Programmazione unitaria 2007-2013 nel settore dei trasporti (PON Reti e Mobilità 2007-2013) e dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS, a condizione che questi interventi siano coerenti con le disposizioni dell'AdP</li> <li>• Realizzazione di Lotti dei Grandi Progetti individuati dal Programma che sono in grado di contribuire al completamento della Rete Centrale TEN-T e dei Corridoi europei</li> </ul>	

LINEA DI AZIONE I.1.2	
Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale]	
CRITERI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI PREMIALITÀ
<p><b>1. Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Mitigazione delle eventuali interferenze con aree naturali protette SIC/ZPS/ZSC</li> <li>• Interferenze con zone sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 30 DICEMBRE 1923, N. 3267 E R.D. 16 MAGGIO 1926, N. 1126, paesaggistico e archeologico (D.LGS. N.42/2004)</li> <li>• Tutela delle caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici superficiali (ambito fluviale e marino-costiero)</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> <li>• Vulnerabilità ai rischi naturali</li> </ul> <p><b>2. Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Resilienza ai cambiamenti climatici</li> <li>• Competitività del trasporto su ferro</li> <li>• Attrezzaggio tecnologico della rete</li> <li>• Capacità di produrre dinamiche positive sull'occupazione e sul trasporto delle merci</li> <li>• Impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima</li> <li>• Completamento dei collegamenti mancanti della rete</li> <li>• Tutela della qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei</li> </ul>	<p><b>1. Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all'accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> <li>• Azioni sinergiche al Piano di Sviluppo ERTMS sulla rete RFI (in linea con l'European Deployment Plan)</li> </ul> <p><b>2. Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> <li>• Contenimento del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Riqualficazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> <li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> </ul>

*CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI*

**LINEA DI AZIONE I.1.2**

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

**CRITERI DI PRIORITÀ**

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

<b>PRIORITÀ DI INVESTIMENTO</b>	<b>Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T</b>
<b>OBIETTIVO SPECIFICO/ RISULTATO ATTESO</b>	<b>I.2 Ottimizzazione del traffico aereo</b>

<b>LINEA DI AZIONE I.2.1</b>	
<b>Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)</b>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
<p><b>1. Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> <li>• Messa in esercizio delle attrezzature e delle applicazioni per avviare le nuove procedure SESAR</li> </ul> <p><b>2. Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento dell'efficienza in rotta e in aeroporto</li> <li>• Massimizzazione della capacità dello spazio aereo e degli aeroporti</li> <li>• Standardizzazione delle tecnologie e regolamentazione delle procedure</li> <li>• Impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima</li> <li>• Resilienza ai cambiamenti climatici</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi Horizon 2020, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi (<i>Seal of Excellence</i>)</li> <li>• Contributo alla standardizzazione, certificazione e produzione su vasta scala delle attrezzature di terra e di bordo</li> <li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> </ul>
<b>CRITERI DI PRIORITÀ'</b>	

*CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI*

<b>LINEA DI AZIONE I.2.1</b>	
<b>Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)</b>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Progetti direttamente legati all'implementazione del Master Plan SESAR e degli atti ad esso collegati</li></ul>	

## 4.2 ASSE PRIORITARIO II

### 4.2.1 ARTICOLAZIONE DELL'ASSE II IN LINEE DI AZIONE

4.2.1.1.1 ASSE PRIORITARIO II					
Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile					
Obiettivi Specifici	II.1 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale			II. 2 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali	
Linee di Azione	II.1.1 Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]	II.1.2 Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale	II.1.3 Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi / piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in un'ottica di single window/one stop shop	II.2.1 Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi "core"	II.2.2 Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.]

4.2.2 SCHEDE DELL'ASSE PRIORITARIO II

<b>PRIORITÀ DI INVESTIMENTO</b>	Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
<b>OBIETTIVO SPECIFICO/ RISULTATO ATTESO</b>	<b>II.1 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale</b>

<b>LINEA DI AZIONE II.1.1</b> <b>Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]</b>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
<b>1. Qualità della proposta progettuale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Mitigazione delle eventuali interferenze con aree naturali protette SIC/ZPS/ZSC</li> <li>• Interferenze con zone sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 30 DICEMBRE 1923, N. 3267 E R.D. 16 MAGGIO 1926, N. 1126, paesaggistico e archeologico (D.LGS. N.42/2004)</li> <li>• Tutela delle caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici superficiali (ambito fluviale e marino-costiero)</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> <li>• Vulnerabilità ai rischi naturali</li> </ul>	<b>1. Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell'ambito del Pilastro II della Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all'accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> </ul>

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI

LINEA DI AZIONE II.1.1	
<p><b>Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]</b></p>	
CRITERI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI PREMIALITÀ
<p><b>2. Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione di tempi di attesa per l'attracco di navi</li> <li>• Miglioramento della funzionalità e della connettività interna</li> <li>• Competitività del trasporto intermodale</li> <li>• Capacità di produrre dinamiche positive sull'occupazione e sul trasporto delle merci</li> <li>• Impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima</li> <li>• Miglioramento degli standard di sicurezza e affidabilità delle infrastrutture</li> <li>• Tutela della qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei</li> <li>• Resilienza ai cambiamenti climatici</li> </ul>	<p><b>2. Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> <li>• Contenimento del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Riqualificazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> </ul>
CRITERI DI PRIORITÀ	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completamento di interventi derivanti dalla Programmazione unitaria 2007-2013 nel settore dei trasporti (PON Reti e Mobilità 2007-2013) e dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS, a condizione che questi interventi siano coerenti con le disposizioni dell'AdP</li> </ul>	



LINEA DI AZIONE II.1.2	
Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale	
CRITERI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI PREMIALITÀ
<p><b>Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Mitigazione delle eventuali interferenze con aree naturali protette SIC/ZPS/ZSC</li> <li>• Interferenze con zone sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 30 DICEMBRE 1923, N. 3267 E R.D. 16 MAGGIO 1926, N. 1126, paesaggistico e archeologico (D.LGS. N.42/2004)</li> <li>• Tutela delle caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici superficiali (ambito fluviale e marino-costiero)</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> <li>• Vulnerabilità ai rischi naturali</li> </ul> <p><b>Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento dell'accessibilità dei nodi di interscambio</li> <li>• Capacità di produrre dinamiche positive sull'occupazione e sul trasporto delle merci</li> <li>• Impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima</li> <li>• Miglioramento degli standard di sicurezza e affidabilità delle infrastrutture</li> <li>• Tutela della qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei</li> <li>• Resilienza ai cambiamenti climatici</li> </ul>	<p><b>1. Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Sviluppo del sistema produttivo esistente e attivazione di sinergie anche con altri sistemi economici prioritari (progetti integrati, progetti <i>multi purpose</i>)</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell'ambito del Pilastro II della Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all'accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> </ul> <p><b>2. Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> <li>• Contenimento del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Riqualficazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> </ul>

**LINEA DI AZIONE II.1.2**

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

**CRITERI DI PRIORITÀ**

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

LINEA DI AZIONE II.1.3	
Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi / piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in un'ottica di single window/one stop shop	
CRITERI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI PREMIALITÀ
<p><b>1. Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> </ul> <p><b>2. Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci</li> <li>• Ottimizzazione dei tempi del processo logistico</li> <li>• Creazione di un flusso informativo biunivoco tra le reti nazionali e i nodi logistici nazionali</li> <li>• Competitività del trasporto intermodale</li> <li>• Adeguatezza del un Piano di Gestione dei Sistemi sviluppati</li> </ul>	<p><b>1. Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi Horizon 2020, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi (<i>Seal of Excellence</i>)</li> <li>• Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell'ambito del Pilastro II della Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)</li> <li>• Coinvolgimento degli attori afferenti alla gestione documentale relativa alle autorizzazioni per l'accesso e l'ingresso delle merci dalle aree portuali</li> <li>• Integrazione funzionale con le aree retroportuali (laddove presenti), anche attraverso la realizzazione di corridoi controllati</li> </ul> <p><b>2. Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> </ul>

<b>PRIORITÀ DI INVESTIMENTO</b>	Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali
<b>OBIETTIVO SPECIFICO/ RISULTATO ATTESO</b>	<b>II.2 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali</b>

<b>LINEA DI AZIONE</b>	<b>II.2.1 Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi "core"</b>	
	<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
	<p><b>1. Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Mitigazione delle eventuali interferenze con aree naturali protette SIC/ZPS/ZSC</li> <li>• Interferenze con zone sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 30 DICEMBRE 1923, N. 3267 E R.D. 16 MAGGIO 1926, N. 1126, paesaggistico e archeologico (D.LGS. N.42/2004)</li> <li>• Tutela delle caratteristiche idro-morfologiche dei corpi idrici superficiali (ambito fluviale e marino-costiero)</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> <li>• Vulnerabilità ai rischi naturali</li> </ul> <p><b>2. Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento dell'accessibilità dei nodi di interscambio</li> <li>• Capacità di produrre dinamiche positive sull'occupazione e sul trasporto</li> </ul>	<p><b>1. Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Sviluppo del sistema produttivo esistente e attivazione di sinergie anche con altri sistemi economici prioritari (progetti integrati, progetti <i>multi purpose</i>)</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell'ambito del Pilastro II della Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono</li> </ul>

LINEA DI AZIONE	<b>II.2.1</b> <b>Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi "core"</b>	
CRITERI DI VALUTAZIONE		CRITERI DI PREMIALITÀ
delle merci <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impatto sul clima acustico e sulla qualità dell'aria ambiente e sul clima</li> <li>• Miglioramento degli standard di sicurezza e affidabilità delle infrastrutture</li> <li>• Tutela della qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei</li> <li>• Resilienza ai cambiamenti climatici</li> </ul>		all'accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale <b>2. Sviluppo sostenibile</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> <li>• Contenimento del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> <li>• Riqualificazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> </ul>

LINEA DI AZIONE II.2.2	
Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.]	
CRITERI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI PREMIALITÀ
<p><b>1. Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Redditività economico-sociale</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Manutenzione</li> </ul> <p><b>2. Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Competitività del trasporto intermodale</li> <li>• Adeguatezza del Piano di Gestione dei Sistemi sviluppati</li> <li>• Grado di impatto sull'utenza in termini di capillarità e facilità di accesso</li> <li>• Sviluppo di soluzioni di info-mobilità che prevedano il coinvolgimento di diverse modalità di trasporto</li> <li>• Sviluppo di soluzioni di info-mobilità che coinvolgano aree estese del territorio nazionale</li> </ul>	<p><b>1. Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Maturità progettuale superiore a quanto richiesto in fase di verifica di ammissibilità</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi CEF, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi</li> <li>• Valutazione positiva nell'ambito del processo di selezione dei bandi Horizon 2020, ma mancato finanziamento per insufficienza di fondi (<i>Seal of Excellence</i>)</li> <li>• Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell'ambito del Pilastro II della Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all'accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> <li>• Sviluppo di soluzioni innovative per l'erogazione di servizi agli utenti</li> <li>• Sviluppo di sistemi dinamici in grado di integrare e valorizzare dati di traffico provenienti da più fonti</li> <li>• Sviluppo di sistemi in grado di valorizzare la componente ambientale ed economica del viaggio sulla base di diverse scelte modali e/o combinazioni</li> <li>• Contributo alla creazione delle basi procedurali e tecnologiche per il rispetto delle indicazioni contenute nei Regolamenti delegati n. 886/2013</li> </ul>

<b>LINEA DI AZIONE II.2.2</b>	
<b>Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.]</b>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
	del 15 maggio 2013 e n. 2015/962 del 18 dicembre 2014 <sup>8</sup>  <b>2. Sviluppo sostenibile</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Miglioramento dell'efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li></ul>

<sup>8</sup> Rispettivamente sui dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale e relativamente alla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale.

4.2.3 SCHEDE SPECIFICHE PER INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE – Asse I

<p><b>LINEA DI AZIONE I.1.1 – I.1.2 – Progettazioni</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i “Grandi Progetti” ferroviari, concentrando gli interventi sulle 4 direttrici prioritarie che attraversano l’Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale]</b></li> <li>- <b>Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale]”</b></li> </ul>	
<p><b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b></p> <p><b>Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Struttura dell’operazione candidata</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Inserimento nei piani di investimento dell’Ente gestore</li> <li>• Presenza di indicazioni in merito all’iter delle valutazioni ambientali normativamente previste</li> </ul> <p><b>Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completamento dei collegamenti mancanti della rete</li> <li>• Competitività del trasporto su ferro</li> <li>• Attrezzaggio tecnologico della rete</li> </ul>	<p><b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b></p> <p><b>Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l’utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Previsione di integrazione nativa tra l’infrastruttura e sistemi tecnologici a supporto delle attività di trasporto</li> <li>• Azioni sinergiche al Piano di Sviluppo ERTMS sulla rete RFI (in linea con l’European Deployment Plan)</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all’accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> </ul> <p><b>Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> <li>• Contenimento del consumo e dell’impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Miglioramento dell’efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> <li>• Riqualificazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> </ul>



4.2.4 SCHEDE SPECIFICHE PER INTERVENTI IN FASE DI PROGETTAZIONE – ASSE II

<p><b>LINEA DI AZIONE II.1.1</b></p> <p>- <b>Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]</b></p>	
<p><b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b></p>	<p><b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b></p>
<p><b>Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Struttura dell’operazione candidata</li> <li>• Inserimento nei piani di investimento dell’Ente gestore</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Presenza di indicazioni in merito all’iter delle valutazioni ambientali normativamente previste</li> </ul> <p><b>Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miglioramento della funzionalità e della connettività interna</li> <li>• Riduzione di tempi di attesa per l’attracco di navi</li> <li>• Miglioramento degli standard e della sicurezza delle infrastrutture</li> </ul>	<p><b>Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Previsione di integrazione nativa tra l’infrastruttura e sistemi tecnologici a supporto delle attività di trasporto</li> <li>• Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell’ambito del Pilastro II della Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all’accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> </ul> <p><b>Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> <li>• Contenimento del consumo e dell’impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Miglioramento dell’efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> <li>• Riqualificazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> </ul>

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI

<p><b>LINEA DI AZIONE II.1.2 – II.2.1 – Progettazioni</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale (“ultimo miglio”) favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale</li> <li>- Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale (“ultimo miglio”) e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi “core”</li> </ul>	
<p><b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b></p>	<p><b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b></p>
<p><b>Qualità della proposta progettuale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Struttura dell’operazione candidata</li> <li>• Inserimento nei piani di investimento dell’Ente gestore</li> <li>• Sostenibilità finanziaria</li> <li>• Presenza di indicazioni in merito all’iter delle valutazioni ambientali normativamente previste</li> </ul> <p><b>Impatto del progetto</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento dell’accessibilità dei nodi di scambio</li> <li>• Contributo al completamento della rete infrastrutturale in ottica intermodale e di area vasta</li> <li>• Miglioramento degli standard di sicurezza e affidabilità delle infrastrutture</li> </ul>	<p><b>Coordinamento con le azioni strategiche in ambito territoriale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formalizzazione in atti di programmazione negoziata (Accordi di Rete, Accordi di Programma Quadro, Intese, Intese internazionali, ALI, ecc.) della condivisione tra Stato e Regioni interessate dalla loro realizzazione</li> <li>• Sviluppo del sistema produttivo esistente e attivazione di sinergie anche con altri sistemi economici prioritari (progetti integrati, progetti <i>multi purpose</i>)</li> <li>• Capacità di attirare il capitale privato, minimizzando l’utilizzo dei finanziamenti pubblici</li> <li>• Previsione di integrazione nativa tra l’infrastruttura e sistemi tecnologici a supporto delle attività di trasporto</li> <li>• Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell’ambito del Pilastro II della Strategia per la Macroregione Adriatico-Ionica (EUSAIR)</li> <li>• Sinergia con interventi di altri Programmi che contribuiscono all’accessibilità verso le città servite da infrastrutture della rete centrale</li> </ul> <p><b>Sviluppo sostenibile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adozione di pratiche proprie del <i>Green Public Procurement</i></li> <li>• Contenimento del consumo e dell’impermeabilizzazione del suolo</li> <li>• Miglioramento dell’efficienza energetica e contenimento dei consumi energetici e delle risorse idriche</li> <li>• Riqualificazione ambientale di aree residuali degradate o abbandonate</li> </ul>

### 4.3 ASSE PRIORITARIO III

#### 4.3.1 ARTICOLAZIONE DELL'ASSE III IN LINEE DI AZIONE

ASSE PRIORITARIO III				
Assistenza tecnica				
Obiettivo Specifico	III.1 Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit			
Linee di Azione	III.1.1 Supporto alle attività di programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari)	III.1.2 Rafforzamento della governance multilivello del Programma	III.1.3 Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma	III.1.4 Valutazione e studi, informazione e comunicazione

4.3.2 SCHEDE DELL'ASSE PRIORITARIO III

<b>OBIETTIVO SPECIFICO/ RISULTATO ATTESO</b>	<b>III.1</b> Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit
--	---

<b>LINEA DI AZIONE III.1.1</b> <b>Supporto alle attività di programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari)</b>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione</li><li>• Miglioramento delle capacità di analisi tecnica e valutazione delle iniziative progettuali</li></ul>	

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI

LINEA DI AZIONE III.1.2 Rafforzamento della governance multilivello del Programma	
CRITERI DI VALUTAZIONE	CRITERI DI PREMIALITÀ
<ul style="list-style-type: none"><li>• Sinergia e coordinamento tra i Programmi PON e CEF</li><li>• Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/<i>stakeholders</i></li><li>• Coerenza tra le attività svolte all'interno delle Aree logistiche Integrate</li></ul>	

CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI

<b>LINEA DI AZIONE III.1.3</b> <b>Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma</b>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Realizzazione, per il personale interno, di azioni di formazione tecnico-specialistica in materia ambientale, di appalti e aiuti di Stato</li></ul>	

*PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "INFRASTRUTTURE E RETI"  
PERIODO DI PROGRAMMAZIONE 2014-2020*

*CRITERI DI SELEZIONE DEGLI INTERVENTI*

<b>LINEA DI AZIONE III.1.4 Valutazione e studi, informazione e comunicazione</b>	
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	<b>CRITERI DI PREMIALITÀ</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Conformità ai documenti di pianificazione (Piano di Valutazione, Piano della Comunicazione)</li><li>• Pubblicizzazione presso i cittadini UE dei risultati della politica di coesione</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Analisi di rischio delle progettualità finanziate</li><li>• Promozione di processi di consultazione pubblica</li><li>• Realizzazione di piattaforme web aperte al pubblico</li></ul>