Piano Nazionale della Sicurezza Stradale
Programma ciclabili

DISCIPLINARE
PER L'ACCESSO AI FINANZIAMENTI

Disciplinare_allegato delibera

20 marzo 2017

INDICE

PARTE PRIMA
GENERALITA'

PARTE SECONDA
CRITERI DI PRIORITA'

PARTE TERZA
PRESENTAZIONE DOMANDE

PARTE QUARTA
MODALITA' ISTRUTTORIA

ALLEGATO 1
DOMANDA DI PARTECIPAZIONE

ALLEGATO 2
SCHEDA PROPOSTA DI INTERVENTO

ALLEGATO 3
SCHEDA ANALISI GENRALE E SPECIFICA DELL'INCIDENTALITA'

ALLEGATO 4
SCHEDA DELLE CONDIZIONI DI PRIORITA'

parte prima
GENERALITÀ

Art. 1
Riferimenti normativi

Con il presente Disciplinare, la Regione Emilia-Romagna destina le somme sotto indicate al finanziamento di interventi coerenti con le finalità e i contenuti indicati nel decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n 481 del 29/12/2916, registrato alla Corte dei Conti il 1/02/2017, emesso nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, in attuazione dell'art. 20 del Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito dalla Legge 9 agosto 2013, n. 98.

Con il predetto Decreto Ministeriale, è stato approvato il piano di riparto della somma complessiva pari a euro 12.348.426,00, suddiviso per gli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018 ed è stata destinata alla Regione Emilia-Romagna la somma di euro 1.281.571,97 (così suddivisa: 2016 euro 978.943,88 - 2017 euro 151.825,74 – 2018 euro 150.802,35), per la realizzazione in cofinanziamento di un programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali.

Art. 2
Obiettivi e campi di intervento

Il Decreto Ministeriale già citato n 481/2016, prevede la realizzazione di interventi funzionali, comprensivi degli eventuali costi per la progettazione, che sulla base di analisi dell'incidentalità specifica, sull'individuazione dei fattori di rischio presenti in loco e delle tipologie di interventi più efficaci, nonché in applicazione dei criteri specificati di seguito, debbono essere dedicati al miglioramento della sicurezza stradale di ciclisti e/o pedoni, che fanno parte o consentano, la realizzazione, il completamento o l'ampliamento di un itinerario o percorso ciclabile o pedonale, anche inseriti in una rete o in un sistema di aree.

In particolare, possono essere effettuati in tal senso interventi che prevedano a titolo esemplificativo:

a. realizzazione di piste ciclabili, anche in funzione di disimpegno della sede stradale promiscua;

b. realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati, attraversamenti con isole salvagente, attraversamenti pedonali mediante passerelle, sovrappassi, sottopassi;

c. messa in sicurezza di percorsi ciclabili e pedonali;

d. creazione di una rete di percorsi ciclopedonali protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale;

e. realizzazione di progetti per una mobilità sicura e sostenibile per pedoni, ciclisti e altri utenti vulnerabili, secondo criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia, condivisione dei risultati delle esperienze.

Nell'ambito di quanto indicato dal DM citato, la Regione ha definito le priorità di cui all'art. 8.

Art. 3
Risorse

Il finanziamento complessivo statale ammonta a euro 1,281.571,97 (così suddivisa: 2016 euro 978.943,88- 2017 euro 151.825,74 – 2018 euro 150.802,35).

Qualora la legge di bilancio dello Stato dovesse apportare variazioni a quanto previsto per l'anno 2018, gli impegni di spesa a favore delle Regioni e delle Province autonome, saranno variati in proporzione ai coefficienti di riparto previsti nell'allegato al citato DM n.481/2016; le risorse agli enti attuatori saranno rimodulate di conseguenza.

Il finanziamento statale è erogabile per ciascun intervento nella **misura massima del 50 %** delle spese di progettazione ed esecuzione, ed entro i limiti delle risorse disponibili.

La rimanente parte delle risorse finanziarie necessarie per la copertura integrale della spesa sarà assicurata da ciascun proponente sulla base di un piano di investimenti; a tal fine non possono comunque essere utilizzate altre fonti di finanziamento statali o regionali o comunque assegnate dalla Regione.

Art. 4
Spese ammissibili

Il presente Disciplinare prevede la presentazione di un'unica proposta per Amministrazione, pertanto il progetto presentato dovrà contenere tutti gli interventi che l'Ente propone per l'ammissione al finanziamento, integrati in un'unica proposta.

Le risorse finanziarie potranno essere utilizzate esclusivamente per **spese in conto capitale**, per realizzare le opere che saranno ammesse a finanziamento, comprese le progettazioni necessarie alla loro realizzazione.

La percentuale massima di cofinanziamento verrà calcolata sull'importo della proposta, e quindi sul totale del quadro economico delle spese ammissibili per ogni singola proposta.

Non sono ammissibili le spese per la realizzazione di opere a scomputo di oneri di urbanizzazione.

Art. 5

Destinatari

Possono presentare proposte di intervento per accedere ai cofinanziamenti i Comuni e le Province, in forma singola o associata.

Nel corso del procedimento, non potrà essere modificato il Proponente, intendendo tale, in caso di forma associata, l'associazione stessa.

Per associazione, oltre alle forme associate previste dalle norme vigenti, quali Unioni, Comunità montane e Associazioni intercomunali, si intende un raggruppamento di più di una amministrazione locale che condividono la definizione della proposta, la sua attuazione e gli oneri che ciò comporta, definendo i reciproci impegni in un atto formale (*accordo di programma, intesa, convenzione, etc.).*

Ogni Amministrazione, in forma singola o associata, potrà candidare una sola proposta.

I proponenti che risulteranno assegnatari del contributo, assumeranno le funzioni di soggetti attuatori, in qualità di amministrazioni procedenti che, riguardo agli interventi selezionati, hanno la titolarità dei poteri, funzioni e compiti sulle attività amministrative inerenti la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo/certificazione dei lavori e delle relative procedure di affidamento. Le suddette attività saranno svolte sotto il controllo, la vigilanza e la sovraintendenza della Regione Emilia-Romagna.

Art. 6
Requisiti per l'ammissibilità delle proposte

Costituisce requisito di ammissibilità per accedere al cofinanziamento, la circostanza che la proposta non risulti in contrasto con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale di sicurezza stradale adottati dalla Regione e sia conforme alle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.

A tale proposito, le proposte dovranno comprendere una autodichiarazione a firma del Presidente della Provincia o del Sindaco del Comune che attesti la mancanza di contrasto tra la proposta stessa e gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale per la sicurezza stradale e la conformità agli strumenti urbanistici vigenti, secondo il modello allegato. La Regione provvederà alla verifica della veridicità delle autodichiarazioni rese, provvedendo all'esclusione delle proposte che risultassero in contrasto con i suddetti strumenti di pianificazione e programmazione regionale.

Costituisce altresì requisito di ammissibilità la tempestività dell'avvio dell'intervento inteso come impegno al compimento progressivo degli atti e delle rispettive attività nei tempi previsti all'art. 14 del presente disciplinare, per permettere alla Regione il rispetto del quadro temporale contenuto all'art. 6 della convenzione, il cui schema è stato approvato con il DM n. 481 del 29/12/2017.

parte seconda
CRITERI DI PRIORITÀ

Art. 7
Indicazioni

I finanziamenti, derivanti dal PNSS, saranno assegnati alle proposte che risulteranno coerenti con gli obiettivi e i contenuti del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e del DM n 481/2016, tenuto conto delle priorità indicate all'art. 8 e dei criteri indicati all'art. 11, sulla base della graduatoria elaborata con le modalità di cui allo stesso articolo.

La scelta della priorità di cui all'art. 8, deriva dalle seguenti considerazioni.

Il fenomeno dell'incidentalità in regione, risulta ancora grave; pur essendosi dimezzato, tra il 2001 e il 2010, il numero complessivo dei morti negli incidenti stradali e diminuito del 27% quello dei feriti, sono tuttavia in aumento gli incidenti e il numero di morti e feriti che coinvolgono pedoni e ciclisti.

Nel 2015, rispetto al costo sociale (calcolato con la formula N. morti x euro 1.503.990,00 + N. feriti x euro 42.219,00 +N. incidenti totali per euro 10.986,00) dovuto al fenomeno dell'incidentalità complessiva della regione, pari a oltre un miliardo e seicento milioni di euro, ben 239.469.891 sono dovuti a incidenti che hanno coinvolto ciclisti (con 41 morti e 3.383 feriti) e euro 168.553.119 a incidenti con pedoni (con 51 morti e 1773 feriti).

Inoltre, le politiche pubbliche si orientano sempre di più verso la definizione di strategie integrate finalizzate allo sviluppo sostenibile. Indirizzare le diverse risorse che la Regione ha a disposizione verso obiettivi integrati produce sinergie garantendo maggiormente il raggiungimento dei risultati.

Nel campo della mobilità, il principio di sostenibilità (articolato nella riduzione degli impatti negativi della mobilità sull'ecosistema e sulla salute e nel miglioramento dell'accessibilità con specifica attenzione alle fasce deboli) si coniuga con la richiesta di sicurezza, inducendo i cittadini ad un diverso stile di vita. Questo, insieme ad altri elementi derivanti da dinamiche sociali, economiche e territoriali, comporta che un sempre maggior numero di persone utilizzi come mezzo di trasporto la bicicletta.

Appare quindi opportuno e necessario intervenire sulla sicurezza di questo tipo di mobilità.

Art. 8
Priorità

Nell’ambito dei campi di intervento indicati all’art. 2, nel rispetto delle finalità e degli obiettivi del Programma, la Regione definisce prioritari gli interventi che riguardino **percorsi o itinerari ciclabili o ciclopedonali.**

Il progetto dovrà garantire la messa in sicurezza della mobilità ciclabile e il miglioramento dell’accesso al trasporto pubblico, incentivando una mobilità sicura e sostenibile.

Conseguentemente il progetto dovrà articolarsi tenendo a riferimento i seguenti elementi:

- pianificazione e programmazione della rete ciclabile;
- integrazione e completamento della rete esistente;
- riconoscibilità dei percorsi e integrazione con il trasporto pubblico locale e il sistema ferroviario;
- individuazione e messa in sicurezza di percorsi ciclopedonali per spostamenti casa-lavoro e casa-scuola;
- collegamento ciclabile, in particolare in ambito extraurbano, di frazioni o punti di interesse anche a media distanza in sicurezza, tenendo conto anche degli itinerari riferiti alle ciclovie regionali;
- risoluzione delle interferenze e intersezioni con le diverse componenti di traffico.

Inoltre dovrà essere garantita una metodologia progettuale con riferimento ai seguenti spunti:

- individuazione area di intervento attraverso l’analisi dell’incidentalità e dei flussi di traffico;
- coordinamento tra iniziative e competenze di diversi soggetti e i diversi settori all’interno dell’ente;
- raccordo con la Pianificazione della mobilità - Piani urbani della mobilità, o PUT - Piano urbano del traffico, o altri;
- progettazione integrata e coordinata degli eventuali vari interventi previsti, in coerenza con le analisi svolte e le esigenze verificate;
- partecipazione dei cittadini e coinvolgimento degli utenti finali nei percorsi di progettazione anche per accrescere comportamenti collettivi ed individuali responsabili, nel rispetto dei tempi previsti all’art. 14 del presente Disciplinare.

Art. 9
Condizioni

Ogni Amministrazione, in forma singola o associata, potrà presentare una sola proposta di intervento.

La quota percentuale massima di cofinanziamento per ogni proposta di intervento **non potrà superare il 50% dell’importo complessivo;** l’importo del cofinanziamento **dovrà attenersi entro il massimale di euro 250.000,00.**

Art. 10
Commissione

Ai fini dello svolgimento delle attività di valutazione delle proposte presentate per il cofinanziamento nazionale è nominata una apposita Commissione di valutazione.

Detta Commissione è composta da tre membri, scelti all'interno della Regione, di cui uno con funzioni di Presidente.

Art. 11
Valutazione della proposta

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al finanziamento, la Commissione di valutazione di cui all'art. 10, elabora una graduatoria delle proposte stesse in base all'attribuzione di punteggi effettuata mediante un sistema multicriteria (secondo i pesi riportati nell'allegato 4) che riguarda:

A) **Completezza della proposta** (peso 0,35)
Tale criterio viene articolato nelle seguenti componenti:

A1) **Strategia**
Valutazione della coerenza delle azioni del proponente in materia di sicurezza stradale e della integrazione con piani o programmi di riferimento, quali ad esempio piani di riqualificazione urbana, piani di mobilità, piani urbani del traffico;

A2) **Interistituzionalità**
Capacità di coinvolgimento di soggetti differenti o ambiti territoriali diversi;

A3) **Qualità Progettuale**
Valutazione della qualità progettuale in termini di approfondimento e rispondenza alle priorità regionali

B) **Rilevanza della proposta** (peso 0,40)
Tale criterio viene articolato nelle seguenti componenti:

B1) **Pericolosità**
Rilevanza del danno sociale e dei fattori di rischio;

B2) **Contrasto**
Capacità di contrastare i fattori di rischio e ridurre il danno sociale (coerenza interna);

C) **Concorso finanziario** (peso 0,25)
Valutazione della possibilità di concorso finanziario del proponente, tali da consentire un ampliamento delle ipotesi di attività, in relazione ai limiti dei finanziamenti assentiti.

Non verranno ammesse al finanziamento proposte che non raggiungano almeno 0,15 punti.

La Regione ha la facoltà di non procedere all’assegnazione o di non assegnare l’intero finanziamento, in caso le proposte presentate non rispondano pienamente ai criteri sopradescritti.

La Regione ha altresì la facoltà di utilizzare le risorse, nel caso di cui al periodo precedente, concertando con i rispettivi Enti gli interventi presenti nella graduatoria di riserva relativa al 4 e 5 programma approvata con la DGR n 1773/2013, rispondenti ai criteri e requisiti sopradescritti.

Art. 12
Graduatoria di riserva

Nel caso le proposte di finanziamento siano superiori alla disponibilità economica, gli interventi verranno finanziati fino ad esaurimento delle risorse e si procederà alla predisposizione una graduatoria di riserva da utilizzare nel caso di economie dovute a decadenza dal diritto all’accesso ai finanziamenti (rinuncia o revoca), o a minori spese, come da art. 18 del presente disciplinare.

parte terza
PRESENTAZIONE DOMANDE

Art. 13
Presentazione delle domande

Per concorrere all'assegnazione del cofinanziamento, ogni Amministrazione in forma singola o associata, potrà presentare una sola proposta di intervento.

A tal fine il Proponente dovrà presentare la "Domanda di partecipazione" compilando l'*allegato 1)*, corredata, pena esclusione, della seguente documentazione:

Documentazione Amministrativa

1) Scheda proposta di intervento [*compilare l'allegato 2*];

2) Scheda dell'analisi generale e specifica dell'incidentalità, *[compilare l'allegato 3]*;

3) Delibera di approvazione della proposta di intervento *(almeno a livello di progetto di fattibilità tecnica ed economica ai sensi dell'art. 23 del Dlgs 18 aprile 2016, n. 50)* contenente:

   - prospetto di copertura della quota di costi non coperta dal finanziamento reso disponibile dal Programma, *[in coerenza con quanto indicato nelle schede sopra indicate];*
   - cronoprogramma di esigibilità della spesa ai sensi del D.lgs 118/2011 e ss.mm;
   - tutti i soggetti associati e la suddivisione di massima della spesa fra essi, gli impegni e oneri assunti da ognuno; *[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata];*
   - impegno a compiere tutte le attività tecniche/amministrative/contabili e ad acquisire tutti gli atti amministrativi necessari alla realizzazione degli interventi proposti, nel rispetto dei tempi indicati nell'art 14 del Disciplinare;
   - impegno ad assicurare il monitoraggio dei risultati determinati dall'intervento per una durata non inferiore a tre anni a partire dal completamento dei lavori;
   - nomina del responsabile tecnico/amministrativo dell'attuazione dell'intervento e del successivo monitoraggio dei risultati che terrà anche i contatti con la Regione e con il Ministero dei Trasporti, dando comunicazione dei suoi riferimenti alla Regione e al Ministero;
   - impegno a comunicare tempestivamente il cambiamento del responsabile tecnico/amministrativo dell'intervento ed ogni eventuale esigenza di modificazione dei contenuti della proposta e le relative cause;
   - impegno a predisporre e rendere disponibile un'esauriente documentazione sugli interventi intrapresi e sugli effetti da

questi determinati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia ai fini della sicurezza stradale e la loro eventuale diffusione e a consentire alla Regione e al Ministero dei Trasporti lo svolgimento di sopralluoghi.

4) “Dichiarazione di affidamento del ruolo di soggetto capofila” (o accordo di programma, intesa, convenzione) da parte di tutti gli altri soggetti associati,
[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata].

Documentazione Tecnica

Gli elaborati dovranno essere in formato A4 per le relazioni e in formato A3 per gli elaborati grafici; *dovrà essere presentata una copia cartacea e una in supporto digitale.* I*n particolare, per quanto attiene ai formati richiesti, si sottolinea che questa scelta deriva dalla necessità di raccogliere in maniera sistematica e rendere di agevole consultazione tutta la documentazione pervenuta, anche al fine della sua valutazione.*

5) proposta di intervento (relazione generale esplicativa del progetto) che descriva gli interventi e indichi gli obiettivi, gli oneri da sostenere, le risorse professionali, le strutture tecniche impegnate per la realizzazione di ciascun intervento, le strutture tecniche e le modalità utilizzate per il monitoraggio dell’incidentalità e le valutazioni sui risultati determinati dall’intervento, *[formato A4 e *pdf]*;
6) progetto di fattibilità tecnica ed economica ai sensi dell’art. 23 del Dlgs 18 aprile 2016, n. 50 (*livello progettuale minimo*), composto in particolare dai seguenti elaborati:
   6.1) quadro economico complessivo (secondo quanto previsto dalle norme vigenti) e stima sommaria; in particolare, devono essere evidenziati:
      - il costo totale dell'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento, comprensivo di IVA;
      - l'importo del contributo richiesto, in valore assoluto e in percentuale, comprensivo di IVA;
      - le singole voci di spesa, suddivise in categorie di lavori, per le quali si richiede il cofinanziamento;
      *[formato A4 e *pdf];*
   6.2) parere preventivo di massima dell'Ente proprietario della strada, solo se diverso dal Proponente,
      *[formato A4 e *pdf];*
   6.3) inquadramento territoriale dell'infrastruttura viaria in esame con l’evidenziazione:
      - della viabilità circostante;
      - delle aree urbane, con perimetrazione dei centri abitati in conformità alle disposizioni del Codice della strada;
      - delle emergenze commerciali, produttive, turistiche, architettoniche e paesistiche;
      - degli eventuali ulteriori attrattori di traffico;
      *[formato A3 e *pdf, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:10.000 e comunque compatibile con il formato richiesto, su CTR - "Carta Tecnica Regionale" - reperibile presso l’Archivio*

Cartografico Map Service della Regione, viale Aldo Moro, 28, Bologna];

6.4) eventuale piano complessivo di cui l'intervento per il quale si richiede il cofinanziamento fa parte,
*[formato A3 e *pdf, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente nella scala di cui alla precedente punto];*

6.5) planimetria generale dell'intervento con evidenziate le eventuali relazioni con gli strumenti di pianificazione in essere,
*[formato A3 e *pdf, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:2.000 e comunque compatibile con il formato richiesto];*

6.6) stato di fatto,
*[formato A3 e *pdf, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];*

6.7) stato di progetto,
*[formato A3 e *pdf, con banda informativa sul lato destro, preferibilmente in scala 1:200 e comunque compatibile con il formato richiesto];*

6.8) documentazione fotografica dello stato di fatto,
*[in formato cartaceo e digitale (*pdf e*.jpg)];*

6.9) ogni altro elaborato che possa essere utile alla comprensione del progetto.

Riferimenti ufficiali

I riferimenti ufficiali per la predisposizione della documentazione suddetta sono:

- per i dati relativi ai flussi di traffico si fa riferimento ai dati derivanti dal Sistema regionale di monitoraggio automatizzato sui flussi di traffico;
- per i toponimi stradali si fa riferimento all'Archivio Regionale delle Strade ARS;
- per i dati di incidentalità si fa riferimento ai dati ISTAT o ai dati elaborati dal Servizio statistica, comunicazione, sistemi informativi geografici, partecipazione della Regione Emilia Romagna;
- per le ciclovie regionali si fa riferimento alle DGR n. 83/2013 e n. 1157/2014;
- per la metodologia progettuale si fa riferimento alle "Linea Guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale, alle "Linee Guida per la progettazione integrata delle strade", al repertorio degli interventi "linee, intersezioni, nodi – progetti di strade", all'archivio e atlante fotografico della Regione Emilia-Romagna;

Per notizie relative ai suddetti dati o materiali si può consultare il portale della mobilità della Regione al seguente link:
http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/

oppure fare riferimento a

Servizio Viabilità, Logistica e Trasporto per vie d'acqua
Tel 051 5273758 e-mail: regionestrade@regione.emilia-romagna.it

Tutta la documentazione tecnica dovrà essere presentata, oltre che nel formato cartaceo indicato in precedenza, anche su supporto digitale.

Tutta la documentazione, comprensiva degli allegati, relativa al "Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti" e relativa al Programma Nazionale della Sicurezza Stradale è disponibile sul sito della Regione Emilia-Romagna:
http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/

Le domande, corredate dai suddetti allegati e firmate dal Legale Rappresentante dell'Amministrazione indicata come capofila, dovranno pervenire presso la **"REGIONE EMILIA-ROMAGNA, DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE, SERVIZIO VIABILITA', LOGISTICA E TRASPORTO PER VIE D'ACQUA, VIALE ALDO MORO 30, 40127 BOLOGNA, con la dicitura "PROGRAMMA CICLABILI - PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", entro le ore 13.00 di lunedì 15 maggio 2017, a pena di esclusione**.

Non saranno pertanto esaminate proposte pervenute successivamente a tale data.

Al fine di evitare spiacevoli disguidi si invitano i Proponenti a consegnare manualmente la documentazione richiesta, conservando copia della lettera di richiesta del cofinanziamento con il timbro di arrivo del Servizio Viabilità, Logistica e Trasporto per vie d'acqua della Regione Emilia-Romagna, siglato dal funzionario competente.

parte quarta
MODALITA’ISTRUTTORIA

Art. 14
Procedimento per il finanziamento

La Commissione di valutazione, in relazione al numero di proposte pervenute, presumibilmente entro **30 (trenta)** giorni dal termine per la loro presentazione, definisce la graduatoria di merito sulla base dei criteri e dei parametri indicati nell’allegato 4 al presente disciplinare.

Sulla base dell’esito della valutazione della Commissione, verrà approvato dalla Giunta Regionale il programma degli interventi, che sarà trasmesso dal competente Servizio regionale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, unitamente alle:
1) Schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento selezionato,
2) Scheda dell’analisi generale e specifica dell’incidentalità;
3) Prospetto di copertura della spesa complessiva.

Il competente Servizio regionale, comunica ai Proponenti l’ammissione al programma di interventi.

La Regione Emilia-Romagna successivamente alla sottoscrizione della Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con atto del Dirigente, concede e impegna i finanziamenti agli Enti in applicazione dei principi e postulati previsti dal D.Lgs.n.118/2011 e ss.mm, sulla base dell’esigibilità della spesa prevista nei cronoprogrammi inviati in sede di proposta.

Entro **il 30 ottobre 2017**, i Proponenti dovranno trasmettere al suddetto Servizio regionale gli atti di approvazione dei progetti esecutivi, con i relativi elaborati in formato digitale, che, con le relative schede riepilogative, costituiranno il programma esecutivo da trasmettere al Ministero.

L'atto di approvazione, che dovrà essere conforme a quanto previsto dalle norme sui LLPP, dovrà delineare con chiarezza i mezzi di copertura finanziaria dell'intero costo della proposta ammessa a finanziamento.

In caso di proposta presentata in forma associata, dovrà anche essere approvato con la suddetta delibera e allegato alla stessa, l’atto associativo (convenzione, accordo di programma o intesa) firmato dai soggetti associati con l’indicazione degli impegni relativi ad ogni soggetto.

Entro **il 1 marzo 2018** dovrà essere presentato al competente Servizio regionale l’atto di aggiudicazione dei lavori ed entro **il 30 maggio 2018** il verbale di consegna lavori o il certificato di inizio lavori.

Art. 15
Verifiche e monitoraggio

La Regione esercita le funzioni di controllo, vigilanza e sovrintendenza, impartendo ai Proponenti indirizzi e direttive al fine di assicurare il corretto e puntuale svolgimento delle attività ad essi spettanti, nonché svolge un'azione di monitoraggio operativo sullo stato e sull'attuazione degli interventi ammessi ai finanziamenti.

Il Proponente ha l'obbligo di monitorare l'attuazione dell'intervento e i risultati conseguiti attraverso l'intervento posto in essere, in termini di riduzione delle vittime degli incidenti stradali, per non meno di tre anni dalla conclusione dell'intervento stesso, trasmettendo alla Regione un rapporto semestrale di monitoraggio, sulla base dello schema che verrà predisposto dalla Regione, che comprende:

- il controllo dello stato di avanzamento procedurale, fisico, e contabile degli interventi, nonché di utilizzo dei ribassi d'asta e delle economie anche con riferimento al monitoraggio previsto dal D. Lgs. 229 del 29 dicembre 2011;
- le eventuali criticità, riguardanti in particolare i tempi e i risultati degli interventi;
- gli eventuali aspetti che risultassero di rilevante interesse ai fini del miglioramento dell'azione a favore della sicurezza stradale e i risultati conseguiti.

Art. 16
Erogazioni per i finanziamenti

L'allocazione delle risorse e le modalità della loro erogazione avverranno coerentemente alle disposizioni del Programma.

La Regione provvederà ad erogare i finanziamenti, fermo restando il rispetto degli adempimenti di cui al precedente articolo nei termini prescritti, secondo le seguenti modalità:

- Il primo acconto, pari al 40% dell'importo del contributo concesso sarà liquidato a presentazione di una dichiarazione del Responsabile del procedimento che contenga il rendiconto delle spese sostenute nell'ambito del progetto approvato, per un importo non inferiore al 40% iva compresa. La Regione si riserva di richiedere eventualmente la documentazione di giustificazione delle spese rendicontate.

- Il secondo acconto, pari al 30% dell'importo del contributo concesso sarà liquidato a presentazione di una dichiarazione del Responsabile del procedimento che contenga il rendiconto delle spese sostenute nell'ambito del progetto approvato, per un importo non inferiore al 70% iva compresa. La Regione si riserva di richiedere eventualmente la documentazione di giustificazione delle spese rendicontate.

- La quota a saldo verrà liquidata a conclusione dei lavori, dietro presentazione dell'atto di collaudo o del certificato di regolare esecuzione e del rendiconto analitico, da parte Responsabile del procedimento, delle spese complessivamente sostenute per la

realizzazione dell’intervento finanziato, entrambi accompagnati dal relativo provvedimenti di approvazione.

Art. 17
Variazioni

Nel corso del procedimento, non potrà essere modificato il Proponente, intendendo tale, in caso di forma associata, il capofila dell’associazione stessa.

Inoltre non potrà essere modificato il progetto, se non comunicato tempestivamente e motivatamente alla Regione; il Dirigente regionale competente per materia provvederà all'accoglimento delle richieste di variazioni al progetto previa istruttoria positiva.

In caso di accettazione delle variazioni, queste dovranno essere inserite nel rapporto di monitoraggio che dovrà essere trasmesso alla Regione, in occasione del previsto monitoraggio periodico.

Qualora le variazioni ammesse dovessero comportare maggiori oneri questi saranno ad esclusivo carico del Proponente.

Anche in caso di variazioni dovranno essere garantiti i tempi previsti all’art. 14, pena la revoca del contributo con conseguente rimodulazione del programma secondo l’art 7 dello schema di convenzione approvato con il DM 481/2016.

Art. 18
Economie

Eventuali economie derivanti da ribassi conseguiti nelle procedure di gara per l’affidamento dei lavori oppure per effetto di rinunce o revoche oppure a seguito di rimodulazioni potranno essere utilizzate dalla Regione, procedendo all’ammissione a finanziamento di ulteriori proposte di intervento aventi la stessa finalità, scorrendo la graduatoria di riserva di cui all’art 12 del presente disciplinare, integrando il programma adottato mediante la presentazione al Ministero delle ulteriori nuove schede.

Art. 19
Proroga

Potranno essere accolte le richieste di proroga ai tempi previsti per l’ultimazione degli interventi, a fronte di motivazioni da cui emerga che la necessità di proroga non sia direttamente riconducibile ad un inadempimento ascrivibile al comportamento del beneficiario; nella richiesta dovranno essere indicati i tempi strettamente necessari ad eliminare la causa.

Il Dirigente regionale competente per materia provvederà all'accoglimento delle richieste di concessione di proroghe previa istruttoria positiva.

Art 20
Revoca

Potranno costituire motivo di revoca del contributo:

- la mancata presentazione della documentazione richiesta nei tempi e nei modi previsti, nel caso non permetta alla Regione il rispetto dei termini previsti nel DM 481/2016;
- la rinuncia al cofinanziamento da parte dei soggetti proponenti;
- la non corrispondenza del progetto esecutivo al progetto preliminare oggetto di cofinanziamento, salvo quanto indicato nell'art. 17;
- l'attuazione degli interventi in difformità alle modalità, ai tempi, ai contenuti e dalle finalità indicati nella proposta ammessa al finanziamento, salvo quanto indicato negli articoli 17 e 19
- in caso di realizzazione parziale del progetto proposto, fatta salva la verifica della Regione sulla funzionalità ed efficacia di quanto realizzato.

L'eventuale revoca del finanziamento, con i connessi atti istruttori sarà comunicata dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La revoca del contributo comporta l'obbligo per il Proponente di restituire gli eventuali importi corrisposti.

allegato 1)

DOMANDA DI PARTECIPAZIONE

ALLA REGIONE EMILIA–ROMAGNA
SERVIZIO VIABILITA, LOGISTICA E TRASPORTO PER VIE D'ACQUA
VIALE ALDO MORO, 30
40127 BOLOGNA

Oggetto: ***Programma Ciclabili nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)***

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA DEL PROPONENTE SOLO ENTRO GLI SPAZI BORDATI; max 50 battute salvo quando diversamente indicato)

IL SOTTOSCRITTO

NOME/COGNOME	
IN QUALITA' DI *(Sindaco/Presidente/...)*	
DELLA PROVINCIA DI / DEL COMUNE DI *(barrare la parte che non interessa)*	

[ed eventualmente]

quale capofila del raggruppamento costituito *(¹)*:
(barrare la parte che non interessa)

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	

in relazione a quanto indicato dal *Programma Ciclabili nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*

DICHIARA

di aver preso visione del “Disciplinare per l’accesso ai finanziamenti relativi al Programma Ciclabili nell’ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e dei suoi allegati,

AVANZA

la proposta di intervento denominata

DENOMINAZIONE INTERVENTO *(max 300 battute)*	

il cui ambito territoriale di applicazione è

AREA INTERESSATA *(Provincia, Comune, Circoscrizione, Quartiere, ecc.)* *(max 300 battute)*	
VIABILITA’ INTERESSATA	

il cui costo totale è:

COSTO TOTALE PROPOSTA EURO		**.000,00**

E RICHIEDE

COFINANZIAMENTO RICHIESTO EURO *(non superiore ai massimali previsti nel disciplinare)*		**.000,00**
PERCENTUALE COFINANZIAMENTO RICHIESTO *(non superiore al 50%)*		**,00 %**

DICHIARA

che l’intervento proposto **NON** è in contrasto con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale per la sicurezza stradale ed è conforme agli strumenti urbanistici vigenti.

NOMINA

quale Responsabile tecnico/amministrativo, per l'Amministrazione capofila *(²)*

NOME / COGNOME	
FUNZIONE	
INDIRIZZO	
TELEFONO	
E-MAIL	

PRESENTA

I seguenti allegati:

- delibera di approvazione della proposta

DELIBERA, N° E DATA	

- dichiarazione di affidamento del ruolo di soggetto capofila (o accordo di programma, intesa, convenzione) da parte di tutti gli altri soggetti associati *[solo nel caso la proposta venga presentata in forma associata].*

DICHIARAZIONE, N° E DATA	

- elaborati di cui alla parte terza del Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti

ELENCO ELABORATI	

DATA	
FIRMA (del Presidente o Sindaco dell'Ente indicato come capofila)	

allegato 2)

Scheda proposta di intervento

(DA NON COMPILARE)	*(DA COMPILARE A CURA DEL PROPONENTE SOLO ENTRO GLI SPAZI BORDATI; max 50 battute salvo quando diversamente indicato)*

1.DATI DEL PROPONENTE

CODICE TERRITORIALE (3)	

RESPONSABILE TECNICO/AMMINISTRATIVO (2)

NOME / COGNOME	
FUNZIONE	
INDIRIZZO	
TELEFONO	
E-MAIL	
INDIRIZZO PEC	

PROVINCIA DI / COMUNE DI *(barrare la parte che non interessa)*	

[ed eventualmente]

quale capofila del raggruppamento costituito (1): *(barrare la parte che non interessa)*

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	
DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	

DALLA PROVINCIA DI / DAL COMUNE DI	

2.DENOMINAZIONE INTERVENTO

DENOMINAZIONE INTERVENTO *(max 300 battute)*	

3.UBICAZIONE INTERVENTO

3.1 AREA INTERESSATA *(Provincia, Comune, Circoscrizione, Quartiere, ecc.)* *(max 300 battute)*	
3.2 VIABILITA' INTERESSATA	

4. DESCRIZIONE SINTETICA INTERVENTO

DESCRIZIONE OBIETTIVI *(max 500 battute)*	
DESCRIZIONE AZIONI *(max 1500 battute)*	

Collegamento a piani, programmi *(elencare eventuali strumenti di pianificazione e programmazione che costituiscono riferimento diretto per gli interventi proposti)*

COLLEGAMENTO *(max 300 battute)*	

Coordinamento/integrazione con altre iniziative *(indicare gli eventuali altri interventi con i quali si coordinano gli interventi proposti)*

INTEGRAZIONE *(max 300 battute)*	

Risultati attesi *(sia in termini generali, sia in termini di riduzione delle vittime con indicazione del numero e della percentuale di riduzione dei morti e dei feriti)*

RISULTATI ATTESI *(max 1500 battute)*	

Livello di progettazione (4):

FATTIBILITA’	
DEFINITIVO	
ESECUTIVO	

5.STATO ITER AUTORIZZATIVO

Descrivere tutti gli eventuali atti (5), azioni e fattori (6) necessari/propedeutici e indicare quali sono già stati acquisiti e i tempi per acquisire quelli mancanti

DESCRIZIONE ATTI	
6 DESCRIZIONE FATTORI	

6. TEMPISTICA DI REALIZZAZIONE INTERVENTO (7):

DATA PREVISTA DI INIZIO LAVORI	
DATA PREVISTA DI FINE LAVORI	

7. PREVISIONE E COERENZA CON STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E URBANISTICI

DESCRIZIONE	

8. EVENTUALI VINCOLI E CRITICITÀ

DESCRIZIONE	

9. FONTE DI FINANZIAMENTO DELL’INTERVENTO

Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione

Importo lavori	
SPESE TECNICHE	
ACQUISIZIONE AREE	
…….	
ONERI FISCALI	
ALTRE SOMME A DISPOSIZIONE	
COSTO COMPLESSIVO EURO	
COSTO A CARICO DEL MIT	
COSTO A CARICO ENTE ATTUATORE	

allegato 3)

SCHEDA ANALISI GENERALE E SPECIFICA DELL'INCIDENTALITA'

(DA NON COMPILARE)

(DA COMPILARE A CURA DEL PROPONENTE SOLO ENTRO GLI SPAZI BORDATI;
max 50 battute salvo quando diversamente indicato)

A) STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1.
ASPETTI GENERALI
Brevi cenni sulle caratteristiche generali dell'area dove si inserisce la proposta di intervento per quanto riguarda:

POPOLAZIONE RESIDENTE E SUA EVOLUZIONE NEGLI ULTIMI TRE ANNI *(max 300 battute)*	
STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA, *evidenziando l'eventuale presenza di oscillazioni stagionali di popolazione e traffico dovute al turismo (max 300 battute)*	
ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE *(max 300 battute)*	
MOBILITÀ *indicando, se noti, i flussi di traffico (max 300 battute)*	

SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE *indicando l'estesa stradale, suddivisa in urbana e extraurbana (max 300 battute)*	

2.
INCIDENTALITA': DATI QUANTITATIVI
Saranno da utilizzare i dati di livello regionale, provinciale o comunale a seconda della scala della proposta. Nel caso di intervento puntuale, riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento, ed in particolare quelli relativi all'incidentalità di pedoni e ciclisti. L'anno di riferimento sarà il 2015 o quello più recente disponibile.

2.1 e 2.2 Stato incidentalità ed evoluzione nell'ultimo quinquennio e decennio
Si intende per tasso di incidentalità gli incidenti ogni 100.000 abitanti (incidenti/popolazione x 100.000); allo stesso modo sarà calcolato il tasso di mortalità e il tasso di ferimento.

	INC.	MORTI	FERITI	TASSO INC	TASSO MORT	TASSO FER
ANNO 2015						
EVOLUZIONE ULTIMO QUINQUENNIO, IN NUMERO						
EVOLUZIONE NELL'ULTIMO QUINQUENNIO IN %						
EVOLUZIONE ULTIMO DECENNIO, IN NUMERO						
EVOLUZIONE NELL'ULTIMO DECENNIO IN %						

ANNO 2015, DANNO SOCIALE ([10]):	

[*eventuale*]
2.3 Disaggregazioni territoriali significative
Eventuale disaggregazione territoriale dei dati di incidentalità, con particolare riferimento agli ambiti specifici di applicazione degli interventi.

		INCIDENTI	MORTI	FERITI
LOCALITA’				
LOCALITA’				
LOCALITA’				
LOCALITA’				
LOCALITA’				
LOCALITA’				

[eventuale]
2.4 Aspetti particolari
Descrizione di eventuali aspetti particolari e specifici, di interesse ai fini della proposta di intervento:

DESCRIZIONE *(max 1500 battute)*	

3.
INCIDENTALITA’: ELEMENTI QUALITATIVI
Elementi utili per analizzare lo stato e l’evoluzione dell’incidentalità, con particolare riferimento all’individuazione delle zone e delle componenti di traffico a rischio per ciclisti e pedoni:

ELEMENTI QUALITATIVI *(max 1500 battute)*	

B) FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

4.
INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO
Analisi degli elementi quantitativi e qualitativi al fine di costruire un quadro generale della sicurezza stradale e della sua evoluzione e, soprattutto, al fine di individuare i più rilevanti fattori di rischio per pedoni e ciclisti

FATTORI DI RISCHIO *(max 500 battute)*	

5.
POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO
In relazione ai risultati di cui al punto precedente individuare le misure che potrebbero contrastare efficacemente i fattori di rischio avendo cura di evidenziare in che modo la proposta di intervento concorre alla realizzazione di tali misure

LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO *(max 500 battute)*	

6.
PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO
Indicare se l'intervento individuato ed il progetto proposto per la messa in sicurezza è stato oggetto di analisi del tipo safety review o safety audit, o testato con l'ausilio di simulatori o se mutuato da studi di best practices, indicandone le fonti

PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE (max *500 battute*)	

C) PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI

7.
BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA
Breve descrizione della proposta di intervento con particolare riferimento alla collocazione della proposta rispetto allo stato della sicurezza stradale, ai principali fattori di rischio (Vedi Sezione B), agli interventi in materia di sicurezza stradale adottati nel precedente periodo o che si prevede di adottare (vedi successiva Sezione D)

INTERVENTO E MOTIVAZIONI *(max 1500 battute)*	

D) CONTESTO TECNCICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO

8.
STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIOEN
Indicare se il Proponente ha predisposto piani o programmi riguardanti il sistema della mobilità su strada e/o la sicurezza stradale, con una breve descrizione

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE *(max 300 battute)*	

9.
INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE
Indicare se nell'ultimo triennio sono stati realizzati interventi nel campo della sicurezza stradale e descrivere brevemente le iniziative e i risultati in termini di evoluzione della sicurezza stradale

INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE *(max 300 battute)*	

Tutta la documentazione tecnica dovrà essere presentata, oltre che nel formato cartaceo indicato in precedenza, anche su supporto digitale.
In caso di finanziamento, il proponente è obbligato alla compilazione periodica delle apposite schede di monitoraggio che verranno trasmesse dalla Regione e/o dal Ministero; inoltre dovrà redigere un rapporto di valutazione dei risultati dell'intervento a un anno, a due anni e a tre anni dal termine degli interventi.

Data _____

Firma _____

ISTRUZIONI PER LA COMPILAZIONE DELLE SCHEDE

NB queste schede riassumono in maniera sintetica le informazioni riguardanti la proposta; eventuali ulteriori approfondimenti dovranno essere inseriti nella specifica documentazione tecnica da allegare alla proposta.

(¹) Il soggetto proponente è formato da un raggruppamento quando più di una amministrazione locale condivide la definizione della proposta, la sua attuazione e gli oneri che ciò comporta, definendo i reciproci impegni in un atto formale (*accordo di programma, intesa, convenzione, etc.)*.

(²) Se il proponente è un raggruppamento il responsabile tecnico/amministrativo deve appartenere all'amministrazione capofila.

(³) Codice territoriale dell'intervento relativo al soggetto capofila (*denominazione della Regione, codice Istat della Provincia- 3 cifre -, codice ISTAT del Comune - 2 o 3 cifre -, riportando il numero 00 qualora il soggetto proponente sia una Provincia)*.

(⁴) Il livello di progettazione per le opere è definito dall'art. 23 del DLgs. n. 18 aprile 2016, n. 50 e successive modifiche ed integrazioni.

(⁵) Ad esempio, potrebbe essere necessario l'atto per l'esproprio del suolo. Si dovranno dunque elencare tutti gli atti, gli accordi, i nulla–osta indispensabili per realizzare gli interventi e indicare quali sono già stati acquisiti dal proponente. Si noti che la compilazione di questo quadro comporta lo svolgimento di una accurata ricognizione sul complesso degli atti che il proponente dovrà realizzare per poter avviare concretamente l'intervento proposto.

(⁶) Elencare tutti i fattori che dovranno essere impegnati per la realizzazione dell'intervento e specificare per ciascuno di questi se allo stato attuale se ne ha già la piena disponibilità Ad esempio, potrebbe essere necessaria la piena disponibilità dell'area.

(⁷) I tempi indicati devono rispettare il quadro temporale definito all'art. 14 del Disciplinare

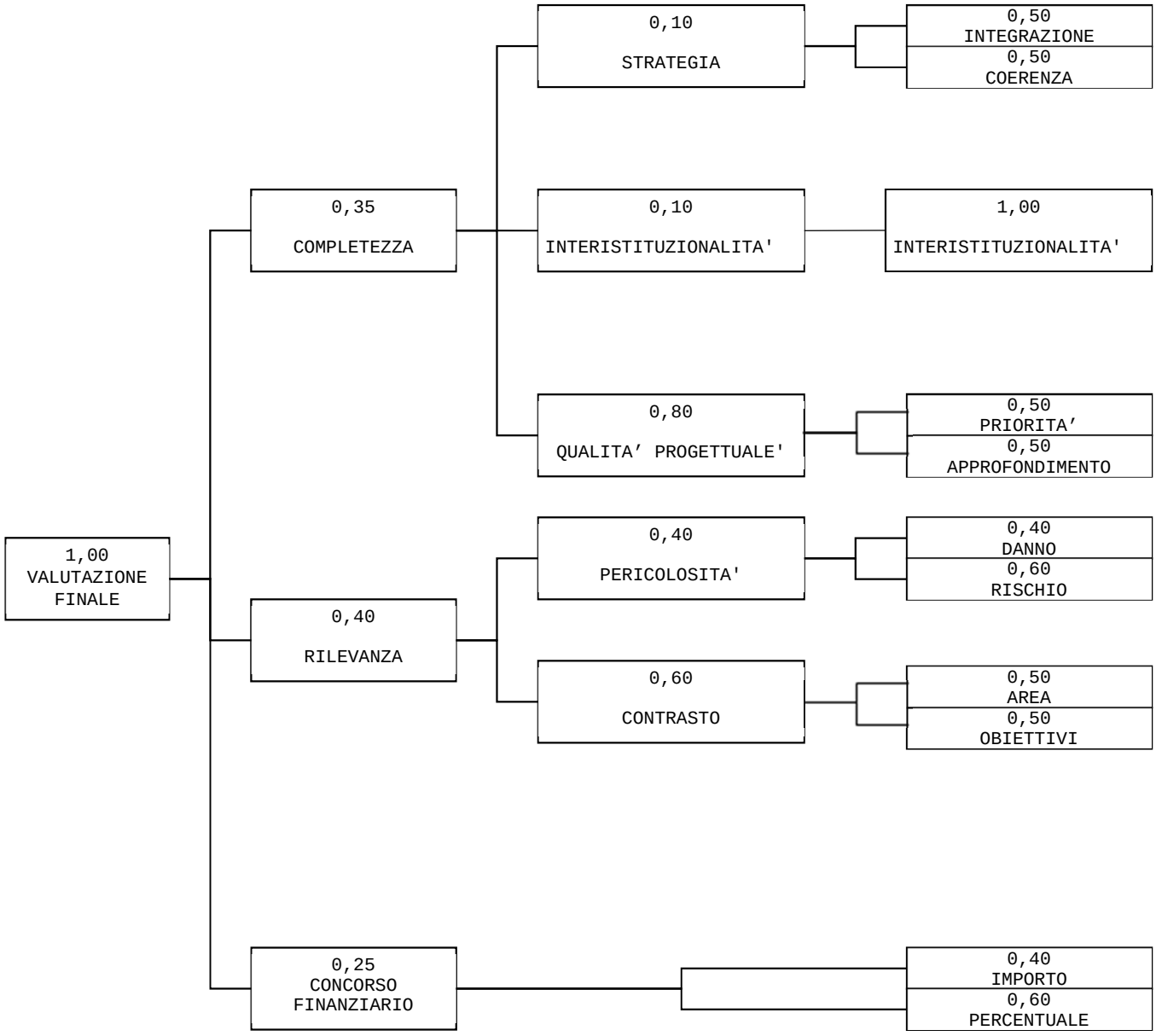
(¹⁰) Il costo sociale è calcolato sulla base del DM 189/2012 con la seguente formula: N. MORTI X EURO 1.503.990,00 + N. FERITI X EURO 42.219,00 +N. INCIDENTI TOTALI X EURO 10.986,00.

allegato 4)

SCHEDA DELLE CONDIZIONI DI PRIORITA'

Schema ad albero

Struttura



Schema ad albero
Descrizione termini e pesi

nome	descrizione	peso	peso _normalizzato
COMPLETEZZA	Completezza della proposta in relazione alla sua interistituzionalità, qualità progettuale e suo inserimento in una strategia per migliorare la sicurezza stradale	0,35	0,3500
RILEVANZA	Rilevanza della proposta in relazione all'entità del rischio e del danno sociale e alla capacità dell'intervento di contrastare il fenomeno.	0,40	0,4000
CONCORSO FINANZIARIO'	Concorso finanziario del proponente sia in termini di percentuale che di importo	0,25	0,2500
STRATEGIA	Valutazione della coerenza delle azioni del proponente in materia di sicurezza stradale e della integrazione con piani o programmi di riferimento	0,10	0,0350
INTERISTITUZIONALITA'	Capacità di coinvolgimento di soggetti differenti o ambiti territoriali diversi	0,10	0,0350
QUALITA'PROGETTUALE	Valutazione della qualità progettuale in termini di approfondimento e rispondenza alle priorità regionali	0,80	0,2800
PERICOLOSITA'	Rilevanza del danno sociale e dei fattori di rischio	0,40	0,1600
CONTRASTO	Capacità di contrastare i fattori di rischio e ridurre il danno sociale (coerenza interna)	0,60	0,2400
INTEGRAZIONE	Valutazione dell'integrazione della proposta in piani o programmi di riferimento	0,50	0,0175
COERENZA	Valutazione della coerenza delle azioni del proponente (capofila e associati) dedicate alla sicurezza stradale	0,50	0,0175
PRIORITA'	Valutazione della corrispondenza della proposta alle priorità indicate dalla Regione	0,50	0,1400
APPROFONDIMENTO	Valutazione dell'approfondimento progettuale, in termini di analisi, chiarezza, completezza, riconoscibilità, integrazione ed equilibrio degli elementi progettuali	0,50	0,1400

DANNO	Valutazione dell'entità del danno sociale	0,40	0,0640
RISCHIO	Valutazione della capacità di individuazione dei fattori di rischio causa del danno sociale	0,60	0,0960
AREA	Valutazione della capacità di individuazione dell'area/percorso di intervento, in relazione ai fattori di rischio e alla sua estensione	0,50	0,1200
OBIETTIVI	Valutazione degli obiettivi della proposta	0,50	0,1200
IMPORTO	Valutazione dell’importo del concorso finanziario del proponente, se superiore al minimo previsto per la partecipazione	0,40	0,1000
PERCENTUALE	Valutazione della percentuale del concorso finanziario del proponente, se superiore al minimo previsto per la partecipazione	0,60	0,1500
VALUTAZIONE FINALE	OBIETTIVO		1,00