



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

VISTA la Legge 8 luglio 1986, n. 349 recante "Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale";

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 luglio 2014, n. 142, recante il "Regolamento di organizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'Organismo Indipendente di Valutazione e degli Uffici di Diretta Collaborazione", che nel disporre la nuova organizzazione del dicastero in sette Direzioni Generali istituisce la "Direzione generale per il clima e l'energia";

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 19 gennaio 2015, n. 8, recante "Individuazione e definizione dei compiti degli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare";

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 22 febbraio 2016, n. 38 registrato presso la Corte dei conti in data 21 marzo 2016, Reg. n. 1, Fog. 653, con cui il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha emanato la Direttiva Generale sull'attività amministrativa e sulla gestione del Ministero per l'anno 2016;

VISTA la Legge 28 dicembre 2015, n. 221 recante "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali", e in particolare l'articolo 5, commi 1 e 2, il quale prevede che con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sentiti, per i profili di competenza, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del Decreto Legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e acquisito il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, siano definiti il "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" (di seguito anche "Programma sperimentale"), nonché le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti, e vengano destinati 35

CORTE DEI CONTI



0025433-28/07/2016-SCCLA-Y30PREV-A

18 SET 2016
REG. TO ALFA CORTI DEI CONTI
Add.
UFFICIO CONTROLLO AL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI DEL MINISTERO
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL
TERRITORIO E DEL MARE
Reg. N. 3112
IL CONSIGLIERE

MP

milioni di euro per la realizzazione di tale *Programma sperimentale*, a valere sulle risorse di cui all'articolo 19, comma 6, del Decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, recante "*Attuazione della direttiva 2009/29/CE che modifica la direttiva 2003/87/CE al fine di perfezionare ed estendere il sistema comunitario per lo scambio di quote di emissione di gas a effetto serra*";

VISTO il Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 recante "*Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa*", e in particolare l'articolo 22 che individua quali cause ostative di attribuzione di finanziamenti in materia di qualità dell'aria e mobilità sostenibile per le regioni, province autonome ed enti locali la violazione degli obblighi di trasmissione o di conformazione previsti dallo stesso Decreto Legislativo;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 5 agosto 2010, n. 15 recante criteri per l'attribuzione di vantaggi economici, ai sensi dell'articolo 12 della legge 7 agosto 1990, n. 241;

VISTO il Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante "*Nuovo codice della strada*";

VISTA la Legge 24 novembre 2000, n. 340, recante "*Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999*" il cui articolo 22 ha introdotto nel nostro ordinamento i Piani Urbani della Mobilità;

VISTO il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, recante "*Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali*";

VISTA la Legge 13 agosto 2010 n. 136, recante "*Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia*", che all'articolo 3 contiene disposizioni volte a garantire la tracciabilità dei flussi finanziari;

VISTO il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*", pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 91 del 19 aprile 2016;

VISTA la proposta del Direttore Generale della Direzione per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai fini dell'attuazione del richiamato articolo 5 della Legge n. 221 del 2015 e sentito in proposito il Segretario generale dello stesso Dicastero;

SENTITO per i profili di competenza, come previsto dall'articolo 5, comma 2 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha comunicato parere favorevole con nota prot. n. 1740 del 16 marzo 2016;

ACQUISITO il parere della Conferenza Unificata reso nella seduta del 5 maggio 2016 ai sensi dell'articolo 5, comma 2 della legge 28 dicembre 2015, n. 221;

ACQUISITO il parere delle Commissioni riunite VIII e XIII del Senato della Repubblica, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, espresso in data 22 giugno 2016

ACQUISITO il parere delle Commissioni riunite VIII e IX della Camera dei Deputati, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, espresso in data 12 luglio 2016;

DECRETA

Articolo 1

(Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro)

1. Il Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile incentiva scelte di mobilità urbana alternative all'automobile privata, anche al fine di ridurre il traffico, l'inquinamento e la sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e delle sedi di lavoro.
2. Il Programma costituisce uno strumento operativo finalizzato a ridurre prioritariamente le emissioni di gas climalteranti, anche con l'obiettivo di limitare e abbattere le emissioni e le concentrazioni degli inquinanti derivanti dalle fonti mobili, con particolare riferimento alle aree urbane nelle quali le concentrazioni superino i limiti di legge.
3. Il Programma supporta le azioni previste nei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile o nei Piani Urbani della Mobilità o nei Piani di risanamento e tutela della

qualità dell'aria o in accordi territoriali e ordinanze specificamente finalizzate alla riduzione degli inquinanti atmosferici.

4. Per tali finalità e per quelle contenute in premessa è approvato e reso esecutivo il Programma sperimentale definito nell'Allegato 1 al presente Decreto.

Articolo 2

(Approvazione modalità e criteri)

1. Per le finalità di cui in premessa sono approvate e rese esecutive le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti stabiliti nell'Allegato 2 al presente Decreto.

Articolo 3

(Soggetti destinatari del Programma sperimentale)

1. Il Programma sperimentale finanzia progetti predisposti da uno o più Enti Locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti.

2. A parità di valutazione, ai sensi di quanto previsto nell'Allegato 2, sono finanziati prioritariamente i progetti predisposti:

a) da Comuni in cui si sia verificato il superamento nell'anno 2015 dei limiti di legge per gli inquinanti atmosferici PM_{10} e NO_x e in cui sia stato adottato, alla data di presentazione della domanda, il Piano Urbano della Mobilità, così come previsto dalla Legge 24 novembre 2000, n. 340;

b) da Comuni che abbiano aderito ad accordi territoriali di contenimento dell'inquinamento atmosferico da fonti mobili, vigenti nell'anno 2016 e relativamente a progetti che attuano le azioni ivi previste.

3. La popolazione di cui al comma 1 è determinata secondo i criteri previsti dall'art. 156, comma 2, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

4. Sono esclusi dal Programma gli Enti Locali per i quali ricorre la violazione degli obblighi di trasmissione o di conformazione previsti all'art. 22, commi 1, 3 e 4, all'art. 3, comma 3, all'art. 5, commi 6 e 7 e all'art. 19 del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155.

Articolo 4

(Termini per la presentazione dei progetti)

1. I progetti devono essere presentati in conformità a quanto previsto nell'Allegato 2 e devono pervenire, a pena di irricevibilità, a mezzo Posta Elettronica Certificata (di seguito anche più brevemente PEC) al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare all'indirizzo programmasperimentale@pec.minambiente.it entro e non oltre 90 (novanta) giorni da quello successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del relativo avviso; se detto termine scade in un giorno festivo, lo stesso è prorogato al primo giorno feriale successivo.

2. All'atto della trasmissione via PEC, nel campo "Oggetto", deve essere riportata la dicitura: "Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa-scuola e casa-lavoro".
3. È consentito trasmettere più PEC relative ad un unico progetto, fino a un massimo di 5. In tal caso i singoli invii, a seguito della sopra indicata dicitura posta in oggetto di cui al precedente comma 1, devono riportare progressivamente il numero dell'invio in corso seguito dal numero totale degli invii per la completa presentazione del progetto (es. "1 di 5").
4. Sono irricevibili:
 - a. i progetti presentati oltre i termini di cui al comma 1 del presente articolo;
 - b. i progetti presentati in difformità ai commi 1 e 3 del presente articolo;
 - c. i progetti presentati da soggetti diversi da quelli indicati nell'art. 3.
5. In relazione ai progetti presentati con modalità difformi da quelle previste nel Capitolo 1 dell'Allegato 2, il Ministero ha facoltà di richiedere documentazione integrativa.
6. I progetti sono sottoposti a valutazione sulla base dei criteri previsti nell'Allegato 2 da apposita Commissione nominata con Decreto del Direttore Generale della Direzione per il Clima e l'Energia.

Articolo 5 (Cofinanziamento del programma)

1. All'onere derivante dall'attuazione del Programma sperimentale di cui all'articolo 1, fissato nel limite massimo di cofinanziamento in euro 35.000.000, si provvede mediante utilizzo delle risorse di cui all'articolo 19, comma 6, del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30, anche iscritte nel conto dei residui e conservate quali residui di stanziamento, sul Capitolo 8415 - PG 1 - "*Spese per interventi nazionali di riduzione delle emissioni climalteranti e la promozione delle fonti energetiche alternative, l'efficientamento energetico degli edifici e dei processi produttivi, la mobilità sostenibile ed ogni altro intervento di adattamento ai cambiamenti climatici compresa la ricerca scientifica*" - Missione 18 "*Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente*" - Programma 16 "*Programmi e interventi per il governo dei cambiamenti climatici, gestione ambientale ed energia rinnovabili*" dello stato di previsione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Il Direttore Generale della Direzione per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare provvederà con proprio Decreto ad assumere il relativo impegno di spesa.
2. Una quota fino al 4% delle risorse di cui al comma 1 è destinata alle seguenti attività:
 - a. monitoraggio e verifica dell'attuazione dei progetti;
 - b. monitoraggio degli obiettivi attesi, con particolare riferimento alle diverse azioni progettuali messe in atto, valutazione ex-post dei benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dei consumi di

carburante, dei flussi di traffico privato e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e/o delle sedi di lavoro e in generale in termini di miglioramento delle condizioni di mobilità conseguiti;

- c. predisposizione di un sistema nazionale omogeneo, integrato e interoperabile con i sistemi locali di gestione dei progetti attuativi del programma;
- d. predisposizione e aggiornamento, nel sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di una sezione denominata "mobilità sostenibile" prevista dall'articolo 5, comma 1, della Legge 28 dicembre 2015, n. 221.

3. Fermo quanto previsto dall'articolo 208 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli Enti Locali possono cofinanziare la loro partecipazione ai progetti anche con la quota di proventi non finalizzata ai sensi dei commi 4 e 5 del medesimo articolo 208.

Articolo 6

(Programma Operativo di Dettaglio e trasferimento delle risorse)

1. Entro sessanta giorni dalla presentazione dei progetti, con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sentito il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del Decreto Legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e trasmesso alle Camere ai fini dell'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, si provvede alla selezione dei progetti meritevoli di cofinanziamento, secondo i criteri di cui all'Allegato 2, con conseguente ripartizione delle risorse e individuazione degli Enti Locali beneficiari.

2. Il Decreto di cui al comma 1 è notificato agli Enti Locali beneficiari che entro i successivi trenta giorni trasmettono al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il Programma Operativo di Dettaglio (di seguito POD) redatto sulla base di un apposito format predisposto dal Ministero medesimo.

3. Con Decreti del Direttore Generale della Direzione per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare si provvede all'approvazione dei POD nei quarantacinque giorni successivi alla scadenza del termine entro il quale devono essere trasmessi ai sensi del precedente comma 2. I Decreti sono notificati agli Enti Locali beneficiari del cofinanziamento.

4. Contestualmente all'approvazione di ciascun POD la Direzione Generale per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare trasferisce all'Ente Locale beneficiario una prima quota pari al 30% del cofinanziamento attribuito.

5. A seguito dell'approvazione, da parte della Direzione generale per il clima e l'energia del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della relazione che attesti uno stato di avanzamento delle attività previste nel POD pari al 25% del costo complessivo del progetto, la medesima Direzione generale trasferisce

all'Ente Locale beneficiario una seconda quota pari al 25% del cofinanziamento attribuito.

6. A seguito dell'approvazione, da parte della Direzione Generale per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, della relazione che attesti uno stato di avanzamento delle attività previste nel POD pari al 50% del costo complessivo del progetto, la medesima Direzione Generale trasferisce all'Ente Locale beneficiario una terza quota pari al 25% del cofinanziamento attribuito.

7. Il trasferimento della quota di cofinanziamento a saldo è subordinato all'approvazione, da parte della Direzione Generale per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, della relazione finale che attesti un avanzamento delle attività previste nel POD pari al 100% ovvero anche in misura inferiore contestualmente alla comunicazione al Ministero, da parte dell'Ente Locale beneficiario, della rinuncia alle economie maturate. La rendicontazione finale è inoltre corredata:

- a. in relazione alle attività di monitoraggio progettualmente previste, dalla valutazione ex-post dei benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dei consumi di carburante, dei flussi di traffico privato e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e/o delle sedi di lavoro e in generale in termini di miglioramento delle condizioni di mobilità conseguiti;
- b. dalla georeferenziazione del progetto;
- c. dalla documentazione fotografica del progetto;
- d. dalla scheda di sintesi delle azioni realizzate con il progetto.

8. Nel caso di progetti presentati ai sensi del Paragrafo 1.3 dell'Allegato 2, i trasferimenti delle risorse di cui ai precedenti commi 4, 5, 6 e 7 saranno effettuati a favore dell'Ente Locale capofila e referente nei confronti del Ministero.

9. Qualora il Decreto di cui al precedente comma 1 non preveda l'intero utilizzo delle risorse di cui all'art. 5, comma 1, i termini di cui all'art. 4, comma 1 saranno riaperti.

10. Tutta la documentazione attestante l'avanzamento delle attività e propedeutica al trasferimento delle risorse di cui ai precedenti commi, deve essere sottoscritta dal legale rappresentante del soggetto beneficiario ovvero da suo delegato.

Articolo 7 (Rimodulazioni del POD)

1. Gli Enti Locali beneficiari possono presentare al Ministero richieste di rimodulazione del POD. Nel caso di progetti presentati ai sensi del Paragrafo 1.3 dell'Allegato 2 la richiesta deve essere trasmessa dall'Ente Locale capofila.

2. Ai fini dell'approvazione della richiesta di cui al comma precedente devono essere rispettate le seguenti condizioni:

- a. il progetto oggetto della richiesta di rimodulazione deve essere riferito a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti;

- b. il cofinanziamento del Ministero e il relativo valore percentuale calcolato sul costo complessivo del progetto non devono essere superiori a quelli individuati dal Decreto di cui all'art. 6, comma 3, e a quelli risultanti dall'ultimo POD approvato;
 - c. la richiesta di rimodulazione deve essere corredata dalla documentazione di cui al Paragrafo 1.5 dell'Allegato 2 e da una relazione illustrativa delle modifiche richieste;
 - d. la stima ex-ante dei benefici ambientali attesi dalla realizzazione del progetto rimodulato non deve essere inferiore a quella del progetto originario.
3. Il Ministero, in fase di valutazione, può prescrivere l'invio di ulteriore documentazione integrativa.
4. A seguito di positiva valutazione, si provvede all'approvazione del nuovo POD con Decreto del Direttore Generale della Direzione per il Clima e l'Energia. Con l'approvazione, il nuovo POD sostituisce il precedente. Il Decreto è notificato all'Ente Locale beneficiario che ha presentato la richiesta di rimodulazione.
5. Nel caso in cui dal nuovo POD risulti un costo complessivo necessario alla realizzazione del progetto inferiore rispetto a quello sulla cui base è stato determinato il cofinanziamento, il Decreto di cui al precedente comma dispone una proporzionale riduzione del cofinanziamento ministeriale.

Articolo 8

(Revoca dei cofinanziamenti e riutilizzo delle risorse)

1. Oltre a quanto previsto dal Decreto Ministeriale 5 agosto 2010 n. 153, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dispone la revoca dei cofinanziamenti concessi se è accertato il verificarsi di anche una sola tra le seguenti condizioni:
- a. mancata presentazione del POD nei termini previsti dall'art. 6;
 - b. mancata corrispondenza del POD ai contenuti del progetto presentato, salvo quanto previsto dall'art. 7;
 - c. mancata esecuzione o sopravvenuta impossibilità della completa realizzazione del progetto per cui è stato previsto il cofinanziamento;
 - d. mancata esecuzione entro il cronoprogramma previsto nel POD, salvo proroghe approvate ai sensi del precedente art. 7;
 - e. difformità delle azioni realizzate rispetto al POD;
 - f. mancata attività di monitoraggio finalizzata alla valutazione ex-post dei benefici ambientali del progetto secondo le modalità indicate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
 - g. mancato adempimento degli obblighi di cui alla Legge n. 136/2010 sulla tracciabilità dei flussi finanziari;
 - h. mancata osservanza della disciplina nazionale e comunitaria vigente per gli affidamenti degli appalti di lavori, forniture, beni e servizi oggetto di cofinanziamento.

2. Le risorse per cui è stata disposta la revoca, qualora già erogate, sono versate in apposito Capitolo/Articolo di entrata del Bilancio dello Stato, fermo restando il vincolo di destinazione previsto dall'articolo 10, comma 3 della Direttiva CE 2003/87, come modificata dalla Direttiva CE 2009/29, e dall'articolo 19, commi 6 e 7, del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

Articolo 9

(Relazione attestante l'avanzamento delle attività)

1. Gli Enti Locali beneficiari trasmettono, secondo le modalità definite dal Ministero, una relazione semestrale dalla quale deve risultare, in modo dettagliato, lo stato di avanzamento delle attività, corredata dalla documentazione contabile attestante l'impegno delle risorse, l'affidamento delle forniture, le spese sostenute e i pagamenti effettuati sulla base delle voci di costo risultanti dal POD approvato. La relazione deve essere sottoscritta dal legale rappresentante del soggetto beneficiario ovvero da suo delegato.
2. La documentazione contabile attestante le spese sostenute e i pagamenti effettuati devono necessariamente riportare la dicitura "*Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro*".
3. Non contribuiscono all'avanzamento contabile le spese sostenute riportate nel Paragrafo 2.7 dell'Allegato 2.
4. La relazione semestrale riporta l'attestazione dell'osservanza della disciplina nazionale e comunitaria per l'affidamento degli appalti di beni e servizi oggetto di cofinanziamento.
5. Gli Enti Locali beneficiari comunicano al Ministero le economie e i ribassi d'asta verificatisi nelle fasi di aggiudicazione o di esecuzione dei progetti. Le somme corrispondenti alle economie ed ai ribassi d'asta possono essere destinate alla realizzazione di progetti integrativi o complementari a quelli previsti. A tal fine gli Enti Locali beneficiari presentano al Ministero apposite richieste di rimodulazione sulla base di quanto stabilito dall'art. 7.
6. Gli Enti Locali beneficiari si impegnano a rendere disponibili i dati amministrativi e tecnici relativi ai progetti, anche in forma telematica, secondo le modalità disciplinate dal Ministero, e a rendere accessibili al Ministero le banche dati a disposizione degli stessi Enti relative allo stato della mobilità e della qualità dell'aria.

Articolo 10

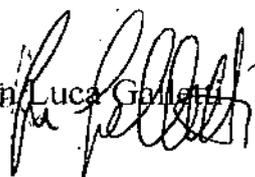
(Produzione di materiali e divulgazione dei risultati)

1. Il Ministero divulga i risultati conseguiti tramite la realizzazione dei progetti cofinanziati nell'ambito del Programma sperimentale attraverso la pubblicazione di informazioni riguardanti, tra l'altro, l'Ente Locale beneficiario, gli obiettivi, le azioni realizzate, i benefici ambientali conseguiti, il costo totale e il cofinanziamento concesso.

2. Gli Enti Locali beneficiari sono tenuti a dare la massima informazione e diffusione dei risultati conseguiti tramite la realizzazione dei progetti cofinanziati nell'ambito del Programma sperimentale.

3. Tutti i prodotti, i materiali e le iniziative informative concernenti il progetto cofinanziato devono evidenziare la fonte del cofinanziamento e il logo del Ministero.

Il presente provvedimento è trasmesso agli Organi di controllo per il seguito di competenza.

Gian Luca Galati


ALLEGATO 1
PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE
DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

1. Quadro normativo

L'art. 5, commi 1 e 2 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*" prevede la definizione di un Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (di seguito anche più brevemente Programma sperimentale).

Per l'attuazione del Programma sperimentale sono destinati 35 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all'art. 19, comma 6 del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

2. Finalità

Il Programma sperimentale è finalizzato a incentivare iniziative strutturali di mobilità sostenibile per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con mezzi di trasporto sostenibili, in linea con gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione delle emissioni di gas serra derivanti dal settore dei trasporti. Il Programma è altresì finalizzato a promuovere azioni da adottare in sede locale che abbiano come finalità la riduzione del numero di autoveicoli privati in circolazione, favorendone la sostituzione con mobilità ciclistica o pedonale, trasporto pubblico locale e uso condiviso e multiplo dell'automobile, con riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e delle sedi di lavoro.

3. Soggetti destinatari

Il Programma sperimentale finanzia progetti predisposti da uno o più Enti Locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti. Con il termine "popolazione" si intende la popolazione residente calcolata, ai sensi dell'art. 156, comma 2 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e ss. mm. ii, alla fine del penultimo anno precedente per le Province ed i Comuni secondo i dati dell'Istituto Nazionale di Statistica, ovvero secondo i dati dell'Uncem per le Comunità montane. Per le Comunità montane e i Comuni di nuova istituzione si utilizza l'ultima popolazione disponibile.

A parità di valutazione, ai sensi di quanto previsto nell'Allegato 2, sono finanziati prioritariamente i progetti predisposti:

- a) da Comuni in cui si sia verificato il superamento nell'anno 2015 dei limiti per gli inquinanti atmosferici PM₁₀ e NO_x e in cui sia stato adottato, alla data di presentazione della domanda, il Piano Urbano della Mobilità, così come previsto dalla legge 24 novembre 2000, n. 340;
- b) da Comuni che abbiano aderito ad accordi territoriali di contenimento dell'inquinamento atmosferico da fonti mobili che abbiano vigenza nell'anno 2016, relativamente alle azioni ivi previste.

Sono esclusi dal Programma sperimentale gli Enti Locali per i quali ricorre la violazione degli obblighi di trasmissione o di conformazione previsti all'art. 22, commi 1, 3 e 4, all' art. 3, comma 3, all'art. 5, commi 6 e 7 e all'art. 19 del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155.

4. Tipologie

Possono essere cofinanziati i progetti diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro, attraverso le seguenti tipologie:

- I. realizzazione di servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni, incluse iniziative di piedibus, car pooling, car sharing, bike sharing, bicibus, bike to work, scooter sharing, infomobilità e altri servizi e infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa a basse emissioni destinati in particolar modo al collegamento di aree a domanda debole;
- II. realizzazione e/o adeguamento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi e/o in bicicletta, tra cui le corsie ciclabili e le Zone 30;
- III. programmazione di uscite didattiche e spostamenti durante l'orario di lavoro per motivi di servizio tramite l'utilizzo di mezzi di trasporto a basse emissioni con preferenza per l'uso della bicicletta e dei mezzi elettrici;
- IV. realizzazione di programmi di formazione ed educazione di sicurezza stradale e di guida ecologica;
- V. realizzazione di programmi di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici, delle università e delle sedi di lavoro;
- VI. cessione a titolo gratuito di "buoni mobilità" e/o concessione di agevolazioni tariffarie relative a servizi pubblici o di incentivi monetari ai lavoratori e agli studenti che usano mezzi di trasporto a basse emissioni rispettivamente nel tragitto casa-lavoro e casa-scuola o università, sulla base degli accordi raggiunti dagli enti proponenti con i datori di lavoro o con le autorità scolastiche o accademiche competenti;
- VII. realizzazione di altri progetti finalizzati a promuovere e incentivare la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

Sono finanziabili prioritariamente le seguenti tipologie di progetti:

- a) progetti di mobilità sostenibile casa-scuola rivolti alle scuole primarie e secondarie che abbiano istituito la figura del mobility manager scolastico:

1. progetti di bicibus e pedibus, comprensivi degli interventi infrastrutturali necessari a mettere in sicurezza i percorsi individuati;
 2. interventi di riduzione e allontanamento del traffico e della sosta veicolare in prossimità degli edifici scolastici;
 3. realizzazione e/o adeguamento di percorsi protetti per favorire gli spostamenti casa-scuola in sicurezza e autonomia, in bicicletta o a piedi, tra cui le corsie ciclabili e le zone 30;
 4. programmi di formazione alla mobilità sostenibile, alla sicurezza stradale e alla guida ecologica e sostegno a uscite didattiche e gite scolastiche in treno, bicicletta o col trasporto pubblico locale;
 5. realizzazione di parcheggi per biciclette protetti all'interno o presso le aree di pertinenza degli edifici scolastici;
- b) progetti di mobilità sostenibile casa-lavoro:
1. progetti aziendali per il riconoscimento del buono mobilità ai lavoratori di aziende dotate di mobility manager e piano spostamenti casa-lavoro;
 2. progetti per la dotazione di piattaforme e strumenti per la promozione e sviluppo del car-pooling per gli spostamenti verso i luoghi di lavoro;
 3. realizzazione di parcheggi per biciclette protetti per dipendenti e studenti universitari, presso le sedi di lavoro e le università;
 4. realizzazione di postazioni per bike-sharing e car-sharing presso le sedi di lavoro e le università.

5. Definizioni

Enti locali: i Comuni, le Province, le Città metropolitane, le Comunità montane, le Comunità isolate e le Unioni di Comuni, ai sensi dell'art. 2, comma 1 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e ss. mm. ii.

Ambito territoriale: territorio dell'ente locale o degli enti locali interessati dal progetto.

Mobilità collettiva: mobilità di gruppi di utenti mediante servizi di trasporto regolari, caratterizzati da percorsi, fermate ed orari predeterminati.

Mobilità condivisa: forme di trasporto che prevedono la condivisione da parte di più persone di un veicolo (automobile, bicicletta, motoveicolo, ciclomotore) e/o di un tragitto secondo le modalità del car sharing, car pooling, scooter sharing e bike sharing.

Pedibus o pedibus: accompagnamento a piedi a scuola di gruppi di studenti delle scuole primarie e secondarie inferiori, nonché raggiungimento a piedi della scuola da parte di studenti delle scuole secondarie inferiori, lungo percorsi definiti e protetti.

Bicibus: accompagnamento in bicicletta a scuola di gruppi di studenti delle scuole primarie e secondarie inferiori, nonché raggiungimento in bicicletta della scuola da parte di studenti delle scuole secondarie inferiori, lungo percorsi definiti e protetti.

Bike to work: raggiungimento in bicicletta del posto di lavoro anche in gruppo, privilegiando percorsi definiti e protetti.

Car pooling: uso condiviso di un'automobile privata tra due o più persone che percorrono uno stesso tragitto.

Car sharing: uso individuale o condiviso di un'automobile resa disponibile, mediante l'utilizzo di tecnologie dedicate, da operatori appositamente autorizzati dall'Ente Locale competente.

Scooter sharing: uso di un motoveicolo o un ciclomotore reso disponibile, mediante l'utilizzo di tecnologie dedicate, da operatori appositamente autorizzati dall'Ente locale competente.

Bike sharing: uso di una bicicletta a trazione muscolare o a pedalata assistita resa disponibile, mediante l'utilizzo di tecnologie dedicate, da operatori appositamente autorizzati dall'Ente Locale competente.

Percorsi protetti: percorsi riservati il più possibile in sede propria, per l'uso da parte di pedoni e ciclisti.

Buoni mobilità: riconoscimento, a fronte dell'utilizzo di modalità di trasporto sostenibile quali piedi, bicicletta, trasporto pubblico locale, car sharing, car pooling in sostituzione dell'auto privata, di voucher prepagati validi per l'acquisto di beni e servizi connessi allo sviluppo di forme di mobilità sostenibile quali biciclette, abbonamenti di car sharing o bike sharing, titoli di viaggio sul trasporto pubblico locale, contribuzioni all'abbattimento del costo annuale dell'abbonamento al trasporto pubblico locale, riconoscimento di incentivazioni economiche accessorie allo stipendio proporzionate ai km percorsi con modalità di trasporto sostenibile.

Infomobilità: applicazioni informatiche avanzate che mirano a fornire servizi innovativi nei diversi modi di trasporto e nella gestione del traffico che consentono ai vari utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più intelligente delle reti di trasporto, in coerenza con gli obiettivi e le modalità stabilite nel piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS) adottato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 44 del 12 febbraio 2014.

Zone 30: Zone a traffico limitato e zone residenziali di cui all'articolo 3 del Codice della strada o comunque quelle strade o tratti di strada o parti della rete stradale in cui sia applicato il limite di velocità non superiore a 30km/h ordinate in ragione del miglioramento della sicurezza dell'utenza debole.

Guida ecologica: guida di veicoli nella quale si incontrano i fattori di responsabilità, di economia e di coscienza ambientale e sociale e che risulta efficace sia per gli spostamenti urbani che per quelli di lungo raggio.

Mobility manager: soggetto che opera sul governo della domanda di trasporto privato a favore del cambiamento dei comportamenti degli utenti verso modalità sostenibili. Con Decreto interministeriale del 27 marzo 1998 sono definite le figure del mobility manager d'area e del mobility manager aziendale. Con la Legge 221/2015 viene introdotta la figura del mobility manager scolastico.

ALLEGATO 2

MODALITÀ E CRITERI PER LA PRESENTAZIONE DEI PROGETTI

1. Modalità per la presentazione dei progetti

- 1.1. I soggetti di cui al capitolo 3 dell'Allegato 1 possono presentare progetti finalizzati a promuovere e incentivare la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro afferenti alle tipologie di cui al capitolo 4 dell'Allegato 1, anche in partenariato con soggetti pubblici e privati, questi ultimi selezionati dall'Ente mediante procedure di selezione pubblica e trasparente.
- 1.2. Ogni Ente Locale può presentare un solo progetto finalizzato alla realizzazione di iniziative afferenti anche a più tipologie di cui al capitolo 4 dell'Allegato 1, in una logica integrata. In caso di presentazione di più progetti da parte dello stesso Ente Locale è considerato ricevibile il solo ultimo progetto pervenuto in ordine temporale e comunque entro i termini di cui all'art. 4 del Decreto di approvazione del presente Allegato.
- 1.3. Il progetto presentato da più Enti Locali, associati ai sensi del Capo V, Titolo II, Parte I del Decreto Legislativo del 18 agosto 2000, n. 267, deve essere trasmesso dall'Ente Locale capofila e referente nei confronti del Ministero e deve contenere l'indicazione dei Comuni interessati affinché sia assicurata una popolazione complessiva residente negli stessi Comuni superiore a 100.000 abitanti di cui al capitolo 3 dell'Allegato 1.
- 1.4. Il progetto presentato da un Ente Locale sovracomunale, che abbia i requisiti di cui al capitolo 3 dell'Allegato 1, deve contenere l'indicazione dei Comuni interessati.
- 1.5. I soggetti di cui al capitolo 3 dell'Allegato 1 trasmettono:
 - 1.5.1. il **modulo A "Domanda di partecipazione"**, debitamente compilato in tutte le sue parti e sottoscritto dal legale rappresentante o da un funzionario appositamente delegato con decreto sindacale. In caso di progetto presentato ai sensi dei Paragrafi 1.3 e 1.4, il modulo A deve essere sottoscritto dai legali rappresentanti o da funzionari appositamente delegati con decreto sindacale degli Enti Locali interessati;
 - 1.5.2. copia degli atti convenzionali o accordi sottoscritti secondo quanto stabilito dal precedente paragrafo 1.3 e copia di eventuali convenzioni e accordi sottoscritti con ulteriori partner pubblici e privati nel progetto;
 - 1.5.3. il **modulo B "Proposta progettuale"**, debitamente compilato in tutte le sue parti e approvato con Delibera di Giunta Comunale o di Consiglio Comunale, o con Determinazione Dirigenziale del Dirigente competente. Nel caso di progetti presentati ai sensi del precedente

Paragrafo 1.3, il modulo B deve essere approvato da tutti gli Enti Locali interessati;

1.5.4. il **modulo C “Stima dei benefici ambientali”**, attestante la stima ex-ante dei benefici ambientali in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dei consumi di carburante, dei flussi di traffico privato e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e/o delle sedi di lavoro e in generale in termini di miglioramento delle condizioni di mobilità;

1.5.5. la documentazione comprovante la copertura finanziaria del progetto per la quota non coperta dal cofinanziamento ministeriale richiesto. In particolare gli Enti Locali devono produrre una dichiarazione di cofinanziamento sottoscritta dal legale rappresentante o da un funzionario appositamente delegato con decreto sindacale con l'indicazione delle voci del bilancio dell'Ente Locale che attestano la disponibilità finanziaria; eventuali partner pubblici e privati devono produrre una dichiarazione di cofinanziamento siglata dal rappresentante legale o da un suo delegato;

1.5.6. eventuali elaborati cartografici che riportino in scala adeguata l'evidenza della localizzazione delle iniziative previste;

1.5.7. copie di eventuali decreti sindacali di delega.

1.6.I progetti devono pervenire in conformità a quanto previsto dall'art. 4 del decreto di approvazione del presente Allegato.

1.7.II Ministero può richiedere ai soggetti istanti la trasmissione di documentazione integrativa.

2. Limiti di cofinanziamento e costi ammissibili

2.1.I progetti sono cofinanziati dal Ministero con una percentuale non superiore al 60% del totale dei costi ammissibili, IVA inclusa, secondo quanto richiesto dall'Ente Locale.

2.2.Fermo restando quanto previsto al precedente paragrafo 2.1, l'importo massimo del cofinanziamento del Ministero è pari a Euro 1.000.000,00 (euro un milione); per i progetti presentati da Enti Locali o aggregazione di Enti Locali con popolazione residente superiore a tre milioni di abitanti l'importo massimo finanziabile è elevato a euro 3.000.000,00 (euro tre milioni).

2.3.L'importo minimo di cofinanziamento del Ministero è pari a Euro 200.000,00.

2.4.Sono ammissibili i costi relativi alle attività strettamente funzionali alla realizzazione dei progetti.

2.5.Per l'acquisizione dei veicoli adibiti al trasporto su strada si applicano obbligatoriamente i vigenti Criteri Ambientali Minimi (CAM) adottati con Decreto del Ministro dell'Ambiente 8 maggio 2012 e ss.mm.ii. e le indicazioni generali in esso contenute.

2.6.Fermo restando quanto previsto al precedente paragrafo 2.4 sono ammissibili:

- le spese tecniche nella misura massima del 12% del totale dei costi ammissibili, comprensive dei costi di progettazione nella misura massima del 5% del totale dei costi ammissibili;
- i costi di promozione e comunicazione nella misura massima del 5% del totale dei costi ammissibili;
- i costi di acquisto di autobus soltanto se a esclusiva alimentazione elettrica.

2.7. Non sono ammissibili:

- i costi per la realizzazione di studi di fattibilità;
- i costi per l'acquisto e la locazione di immobili;
- i costi documentati da fatture e attestazioni di pagamento con data antecedente alla data di pubblicazione del decreto di approvazione del Programma Operativo di Dettaglio "P.O.D.", ad eccezione delle spese di progettazione purché sostenute successivamente alla data di pubblicazione del decreto di approvazione del Programma sperimentale;
- le spese sostenute relative all'Imposta sul Valore Aggiunto, se sostenute da soggetti titolari di partita IVA tenuti agli adempimenti di liquidazione della stessa imposta;
- i costi per l'acquisto di veicoli a motore a esclusivo uso privato a eccezione dei velocipedi.

2.8. I cofinanziamenti concessi dal Ministero possono essere cumulati con altri cofinanziamenti pubblici di origine regionale, statale o comunitaria, ove ciò non sia vietato dalla relativa disciplina e nella misura in cui il cumulo dei cofinanziamenti non superi il costo totale dell'intervento.

3. Criteri e parametri per la valutazione dei progetti

3.1. Per la valutazione dei progetti si applicano, oltre a quanto previsto Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 5 agosto 2010 n. 153, i seguenti criteri:

Criterio I: Qualità del progetto, determinata sulla base dei seguenti parametri:

- Fattibilità e caratteristiche tecniche: descrizione delle azioni da porre in essere, dei servizi da attivare e delle infrastrutture da realizzare dalla quale risulti la fattibilità e le caratteristiche tecniche del progetto, la sostenibilità nel tempo del progetto, la qualità degli eventuali materiali utilizzati, le modalità di gestione/manutenzione eventualmente poste in essere, l'accessibilità ed economicità per l'utenza finale;
- Copertura finanziaria: percentuale del costo complessivo non a carico del Ministero, fermo restando quanto previsto al precedente Paragrafo 2.1;
- Quadro economico: dettaglio delle voci di costo con indicazione delle quantità e dei costi unitari; ammissibilità e congruità dei costi;

- d. Comunicazione: strategia di comunicazione che si intende adottare per promuovere le azioni da porre in essere, i servizi da attivare e le infrastrutture da realizzare presso i potenziali beneficiari, compresi i risultati ambientali conseguibili e conseguiti;
- e. Monitoraggio: attività volte alla misurazione dell'effettivo grado di successo delle azioni poste in essere e dell'effettivo utilizzo dei servizi attivati e delle infrastrutture realizzate, alla verifica del gradimento da parte dell'utenza finale, alla misurazione dei dati richiesti per la valutazione ex post dei benefici ambientali; possesso di una banca dati (IBE) o di un sistema di monitoraggio per la rilevazione dei fabbisogni e dei dati;
- f. Coinvolgimento di soggetti terzi: presentazione dei progetti in partenariato con università, enti di ricerca, imprese e associazioni, con particolare riferimento a quelle giovanili e/o senza scopo di lucro, o altri partner pubblici ad esclusione degli Enti Locali;
- g. Livello di progettazione e/o cantierabilità;
- h. Caratteristiche territoriali: tasso di motorizzazione, superamento dei limiti di PM₁₀ e di NO_x previsti dal Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155, popolazione servita dall'intervento. Il punteggio attribuito è tanto più elevato quanto maggiori siano i valori dei parametri suddetti;
- i. Utenza disabile: previsione di specifiche azioni volte al soddisfacimento delle esigenze di mobilità casa-scuola e casa-lavoro dell'utenza disabile.

Criterio II: Benefici ambientali attesi dalla realizzazione del progetto: stima ex-ante della riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dei consumi di carburante, dei flussi di traffico privato e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e/o delle sedi di lavoro e in generale miglioramento delle condizioni di mobilità. Tale stima, di cui sarà valutata dalla Commissione la congruità e attendibilità, è riportata nel modulo C. Relativamente al seguente criterio, la valutazione "Ottimo" è riservata alle azioni coerenti con i piani di risanamento della qualità dell'aria ovvero con gli accordi territoriali vigenti assunti a contrasto dell'inquinamento atmosferico ovvero con le ordinanze di limitazione del traffico.

Criterio III: Integrazione delle azioni: livello di integrazione e coerenza delle azioni proposte tra loro e/o con altre azioni programmate e/o già poste in essere sul territorio interessato, anche nell'ambito di accordi territoriali, finalizzate a incrementare gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi, in bicicletta e tramite trasporto collettivo e/o condiviso.

Criterio IV: Innovazione: grado di innovazione delle azioni proposte rispetto alle azioni consolidate in ambito nazionale e locale finalizzate a incrementare gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro a piedi, in bicicletta e tramite trasporto collettivo e/o condiviso.

Criterio V: Pianificazione dei trasporti: adozione dei Piani Urbani del Traffico (PUT) (pt. 2), Piani Urbani della Mobilità (PUM) e Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) (pt. 4), Piani d'Azione per l'Energia e la Sostenibilità (PAES), Accordi di Programma per il miglioramento della qualità dell'aria, misure di regolamentazione della circolazione finalizzate alla riduzione delle emissioni inquinanti, ovvero progetti che siano stati valutati favorevolmente dall'Unione europea nell'ambito delle proprie politiche per le smart city o per la mobilità sostenibile di cui sia stata verificata l'efficacia in fase di sperimentazione (pt. 2).

Criterio VI: Mobility management: ufficio/struttura del mobility manager d'area, numero dei mobility manager aziendali e scolastici istituiti in data antecedente la presentazione del progetto e numero dei piani degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola approvati.

3.2.I punteggi da attribuire ai progetti sono determinati secondo le modalità di seguito individuate:

Criteri e parametri di valutazione	Giudizi e punteggi				
	Insufficiente	Sufficiente	Medio	Buono	Ottimo
Criterio I Qualità dell'intervento					
<i>a.</i> Fattibilità e caratteristiche tecniche	0	5	10	15	20
<i>b.</i> Copertura finanziaria	0	1	2	3	5
<i>c.</i> Quadro economico	0	2	4	6	8
<i>d.</i> Comunicazione	0	1	2	3	4
<i>e.</i> Monitoraggio	0	1	2	3	4
<i>f.</i> Coinvolgimento di soggetti terzi	0	1	3	4	6
<i>g.</i> Livello di progettazione e/o cantierabilità	0	1	2	3	4
<i>h.</i> Caratteristiche territoriali	0	1	2	3	5
<i>i.</i> Utenza disabile	0	2	2	2	2
Criterio II Benefici ambientali attesi dalla realizzazione dell'intervento	0	2	4	7	10
Criterio III Integrazione	0	2	4	6	9
Criterio IV Innovazione	0	2	4	6	9
Criterio V Pianificazione dei trasporti	0	2	4	6	8
Criterio VI Mobility management	0	1	2	4	6
TOTALE	0	24	47	71	100

3.3.Non saranno ammessi a cofinanziamento i progetti che abbiano conseguito la valutazione di "insufficiente" in merito ai parametri "a", "c" e "e" relativi al criterio I.

3.4.Nel caso del criterio I, lettera e), e del Criterio III la valutazione "Ottimo" è riservata ai progetti contenuti negli strumenti di programmazione di cui al Criterio V.