



FEASR



Regione  
Marche



## Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013

Asse IV – Approccio Leader

Misura 4.3.1.

### Newsletter n. 69 del 28 maggio 2013

#### OPPORTUNITÀ DI FINANZIAMENTO – SINTESI DEI BANDI

- Reg. CE n. 1698/05 - PSR Marche 2007-2013 - Asse 3 - Bando misura 3.2.3 azione c) "Realizzazione di Piani di gestione dei siti Natura 2000, designati ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE".
- Decreto del Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport dell'8 gennaio 2013: "Concessione di contributi per le reti di impresa nel settore del turismo".
- LR 4/10 – Sostegno alle attività culturali. Elenco Progetti culturali di rilievo regionale. Invito per la presentazione di progetti.
- Piano Nazionale Sicurezza Stradale – 3° Programma. Bando per l'accesso ai cofinanziamenti per interventi di sicurezza stradale.
- Piano Nazionale Sicurezza Stradale – 4° e 5° Programma. Bando per l'accesso ai cofinanziamenti per interventi di sicurezza stradale.



Gal "Colli Esini San Vicino" s.c.r.l. Piazza Baldini n.1, 62021 Apiro (MC) P. IVA: 01119560439  
telefono e fax: 0733-611141

[www.colliesini.it](http://www.colliesini.it) – [info@colliesini.it](mailto:info@colliesini.it) – [colliesini@legalmail.it](mailto:colliesini@legalmail.it)

## Opportunità di finanziamento – Sintesi dei bandi

### REG. CE N. 1698/05 - PSR MARCHE 2007-2013 - ASSE 3 - BANDO MISURA 3.2.3 AZIONE C) "REALIZZAZIONE DI PIANI DI GESTIONE DEI SITI NATURA 2000, DESIGNATI AI SENSI DELLE DIRETTIVE 79/409/CEE E 92/43/CEE"

Con D.D. Servizio Agricoltura, Forestazione e Pesca n. 327 del 16.05.2013, pubblicato nel B.U.R.M. n. 38 del 23.05.2013, è stato approvato il bando per la realizzazione di Piani di gestione dei siti Natura 2000.

#### Beneficiari

Enti gestori delle aree Natura 2000, individuati ai sensi dell'art. 24 della L. R. n. 6 /2007 e s.m.i., per il territorio di propria competenza. Sono esclusi dal sostegno tutti i siti Natura 2000 per i quali la Regione Marche ha già erogato specifici finanziamenti per la redazione dei Piani di gestione. Di seguito sono individuate le aree di intervento, costituite da siti Natura 2000 contigui e/o sovrapposti, e i corrispondenti Enti gestori.

N. prog. area intervento	Superficie netta ricadente in area D e C	Codice siti Natura 2000 presenti e finanziabili	Enti gestori coinvolti (**)
1	(*) 1.068,11	IT5310006; IT5310007; IT5310024	PR San Bartolo; Provincia PU
2	(*) 194,50	IT5310008	Provincia PU
3	10.555,46	IT5310014; IT5310025	Provincia PU; CM1; CM2A
4	5.678,23	IT5310003; IT5310004; IT5310005; IT5310026	PIR Sasso Simone e Simoncello; CM1
5	745,03	IT5310022	Provincia PU
6	2.830,98	IT5310013; IT5310027	Provincia PU
7	1.619,13	IT5310015; IT5310028	Provincia PU
8	4.924,67	IT5310016; IT5310029	Provincia PU; CM2A; CM2B
9	2.662,49	IT5310010	CM2A
10	10.150,96	IT5310017; IT5310030	CM2A; CM2B
11	1.306,09	IT5310011	CM2B
12	(*) 563,73	IT5320006; IT5320007; IT5320015	PR Conero
13	139,82	IT5320009	RR Ripa Bianca; Provincia AN
14	3.631,03	IT5310018	CM2B
15	9.637,26	IT5310019; IT5310031	CM2B; CM3
16	54,94	IT5320008	Provincia AN
17	1.019,01	IT5320002; IT5320016	CM3
18	2.627,04	IT5320003; IT5320004; IT5320017	CM3
19	1.266,35	IT5320001; IT5320018	CM3
20	360,68	IT5330012	CM4
21	162,21	IT5330013	CM4
22	5.383,29	IT5320012; IT5330015; IT5330025	CM3; CM4
23	202,47	IT5320013	CM3
24	7,44	IT5330014	CM4
25	684,52	IT5320010	CM3
26	5.163,70	IT5320011; IT5330009; IT5330026	CM3; CM4
27	619,84	IT5320014	CM3
28	676,19	IT5340002	Provincia AP
29	25.902,82	IT5330005; IT5330029; IT5340013; IT5340014; IT5340017; IT5340019; IT5340020	PN Sibillini; CM5; CM6
30	(*) 829,51	IT5340003; IT5340021	CM7; CM8; (Provincia AP) (#)
31	121,11	IT5340001; IT5340022	RR Sentina; Provincia AP
32	799,85	IT5340016;	PN Sibillini
33	(*) 16,22	IT5340005	CM8; (Provincia AP) (#)
34	1.317,38	IT5340006; IT5340018	PN Gran Sasso Laga; CM8
35	166,91	IT5340012	PN Sibillini; PN Gran Sasso Laga
36	928,07	IT5340009; IT5340010	PN Gran Sasso Laga
37	749,19	IT5340008;	PN Gran Sasso Laga
38	678,60	IT5340007	PN Gran Sasso Laga

Qualora ai sensi dell'art. 24 della L.R. 6/07 vigente, una stessa area Natura 2000 ricada nelle competenze di più Enti gestori, dovrà essere individuato dai diversi Enti gestori un Ente capofila a cui vengono delegate tutte le competenze inerenti la redazione del Piano di gestione e le altre competenze previste nel presente paragrafo. In particolare il ruolo dell'Ente capofila è il seguente:

- assume il ruolo di capofila per l'intero gruppo di Enti gestori;
  - presenta la domanda di finanziamento e, in caso di ammissione a contributo, procede alla redazione del Piano di gestione delle area Natura 2000 ricadenti all'interno dell'area di intervento;
  - è il riferimento dell'Autorità di gestione per le verifiche dello stato di attuazione dell'intervento.
- L'adozione dei Piani, una volta redatti, rimane in capo ai singoli Enti gestori in relazione al territorio di propria competenza, in accordo con le modalità previste dalla L.R. 6/2007 e successive modificazioni ed integrazioni.

### **Risorse finanziarie disponibili**

€338.000,00, di cui effettivamente disponibili € 304.200,00 (il 10% delle risorse indicate rimane accantonato, quale fondo di riserva, per eventuali ricorsi amministrativi o giurisdizionali fino alla scadenza dei termini della loro presentazione. Qualora non vi siano ricorsi o non vi siano domande che a seguito degli stessi siano riconosciute finanziabili, la somma accantonata reintegrerà la dotazione finanziaria disponibile per la graduatoria procedendo allo scorrimento della stessa).

### **Tipologia degli interventi**

- redazione di Piani di gestione dei siti Natura 2000, designati ai sensi delle direttive 79/409/CEE (ora 2009/147/CE) e 92/43/CEE. L'elenco ufficiale delle ZPS istituite, con la relativa superficie, riferita al vecchio perimetro, è contenuto nel DM Ambiente 19 giugno 2009 (GU n. 157 del 9 luglio 2009), mentre l'elenco ufficiale dei SIC (sesto elenco aggiornato), con la relativa superficie, riferita ancora al vecchio perimetro è contenuto nel DM 31 gennaio 2013 (GU n. 44 del 21 febbraio 2013), emanato sulla base della decisione della Commissione europea 2013/23/UE del 16 novembre.

I Piani di gestione dovranno essere realizzati adeguando le indicazioni riportate all'interno della D.G.R. n. 447 del 15/03/2010 "LR n. 6/2007 – DPR n. 357/1997 – Adozione delle linee guida regionali per la predisposizione delle misure di conservazione e dei Piani di gestione dei siti Natura 2000" alle caratteristiche dell'area oggetto di intervento. In ogni caso e al fine di uniformare i livelli minimi di informazioni che dovranno essere presenti all'interno di ciascuno strumento di pianificazione, il Piano di gestione dovrà essere redatto secondo lo schema "Struttura del Piano di gestione dei Siti Natura 2000" (Allegato 2 al bando).

Pur essendo in corso il processo di revisione dei perimetri dei siti Natura 2000, i cui confini aggiornati sono stati al momento trasmessi alla Commissione Europea, il Piano di gestione dovrà riguardare il territorio individuato dalla vecchia perimetrazione come risultanti dai Decreti Ministeriali sopra richiamati. Pertanto i parametri di attribuzione dei costi di seguito indicati verranno considerati solo prendendo in considerazione la superficie desumibile dalla vecchia perimetrazione. Per l'unitarietà della pianificazione e in considerazione che la Regione Marche, con l'approvazione degli atti di ripermetrazione, ha riconosciuto particolare valenza naturalistica anche alle aree esterne alla vecchia perimetrazione, il piano dovrà analizzare anche le aree non presenti nella vecchia perimetrazione ma ricomprese nella nuova.

Il Piano di gestione dovrà essere condiviso con gli attori locali. In particolare dovrà essere adottato il metodo partecipativo di cui all'Allegato 3 al bando, che garantisca il coinvolgimento nell'approvazione delle scelte gestionali degli attori locali del mondo agro-forestale.

### **Condizioni di accesso**

Possono accedere agli aiuti i soggetti richiedenti che rispettano le seguenti condizioni.

- Apertura del fascicolo aziendale unico di cui al DPR 503/99.
- Nel caso di siti che ricadono nella competenza di più Enti gestori, la richiesta di aiuto è ammissibile solo nel caso in cui venga presentata un'unica domanda di aiuto da un Ente capofila, individuato dagli altri Enti gestori con specifici atti di delega.

La misura è applicabile nelle aree D e C del territorio regionale, come individuate al capitolo 3.1.1.1. del PSR Marche 2007-2013. I siti Natura 2000 che presentano parte del loro territorio al di fuori delle aree D e C del territorio regionale sono ammesse a finanziamento tenendo conto solo della superficie ricadente nell'area in cui la misura è applicabile. In particolare i parametri di attribuzione dei costi di seguito indicati, verranno considerati solo prendendo in considerazione la superficie presente nel territorio eleggibile alla misura. La domanda dovrà essere presentata da un Ente gestore il cui territorio di competenza ricada all'interno delle aree C o D. Per l'unitarietà della pianificazione il prodotto finale dovrà contenere anche tutte le informazioni relative all'area di intervento compresa nei siti Natura 2000 oggetto di pianificazione ed esterni alle aree C e D. Inoltre l'Ente gestore competente sul territorio esterno alle aree D e C dovrà comunque produrre l'atto di delega alla redazione del Piano all'Ente capofila di cui al punto precedente. Sono invece esclusi i siti che abbiano tutto il loro territorio esterno alle aree D e C.

- Per siti Natura 2000 contigui e/o sovrapposti, come sopra individuati, che costituiscano un'unica area territorialmente continua ricadenti nella competenza di un unico Ente gestore, dovrà essere presentata richiesta di aiuto unica relativa alla redazione di un Piano unitario relativo a tutti i siti Natura 2000 presenti nell'area in questione.

- Nel caso in cui siti Natura 2000 sovrapposti, come nella tabella di cui sopra, che costituiscano un'unica area territorialmente continua ricadenti nella competenza di più soggetti gestori, dovrà essere presentata domanda unica per tutta l'area di intervento da parte di un unico Ente gestore capofila, specificamente delegato. Nel caso in cui non venga trovato l'accordo per l'individuazione di un soggetto capofila, i singoli Enti gestori potranno presentare domanda di finanziamento per la redazione del Piano di gestione esclusivamente per i siti

Natura 2000 compresi nell'area di intervento che ricadono completamente sotto la propria competenza. In quest'ultimo caso tutti i siti di competenza di un unico Ente gestore dovranno essere oggetto di domanda per la redazione di un unico Piano di gestione.

- Nel caso di aree di intervento comprendenti più siti Natura 2000 per alcuni dei quali sia stato già concesso un finanziamento per la redazione del Piano di gestione da parte della Regione Marche, la richiesta di aiuto potrà riguardare esclusivamente quei siti compresi nelle aree di intervento per i quali non sia stato già concesso il contributo.

- In applicazione dell'articolo 26 del Reg. (CE) n. 1975/2006, ora art. 24 del Reg. (CE) 65/2011, sono considerate irricevibili le domande di aiuto presentate da soggetti ritenuti inaffidabili.

### **Intensità ed entità di aiuto**

L'intensità dell'aiuto è pari al 100% delle spese ritenute ammissibili ed effettivamente sostenute e rendicontate con la domanda di pagamento.

Per ogni area di intervento oggetto della redazione del Piano di Gestione è riconosciuto un contributo base pari a € 16.000, che viene ridotto del 50% (€ 8.000,00) per aree di intervento con superficie compresa nelle aree D e C inferiore ai 40 ettari.

In base alla superficie complessiva oggetto del Piano di gestione (al netto delle eventuali sovrapposizioni tra siti Natura 2000 e considerando unicamente le superfici ammissibili a finanziamento in area D e C) è previsto un ulteriore contributo sulla base dei seguenti criteri:

Superficie > 500 ettari: ulteriori € 5.000;

Superficie > 2.000 ettari: ulteriori € 2.500 in aggiunta a quelli di cui al punto precedente;

Superficie > 5.000 ettari: ulteriori € 2.500 in aggiunta a quelli di cui ai due punti precedenti.

A quanto sopra indicato va poi aggiunto un importo pari a € 2.000 per ogni sito Natura 2000 presente nell'area di intervento oggetto del Piano di gestione.

In ogni caso nessun supporto finanziario potrà essere erogato se il Piano di gestione oggetto di finanziamento non risulti adottato in via definitiva ai sensi della normativa regionale vigente da parte degli Enti gestori competenti e lo stesso non sia stato approvato dalla Regione Marche ex co.5 dell'art. 24 della L. R. 6 /2007.

### **Criteri di priorità**

L'attribuzione del punteggio di priorità, alle domande ritenute ammissibili, avviene valutando nell'ordine le seguenti tipologie di priorità alle quali viene attribuito un peso in % su un totale di 100:

- Piani di gestione che interessino siti Natura 2000 ricadenti nelle aree D e C3: peso del 40%

- N° di habitat di cui all'allegato I alla Direttiva 92/43/CEE presenti nell'area di intervento: peso del 40%

- N° soggetti competenti per la gestione dell'area di intervento: peso del 20%

### **Spese ammissibili**

Sono quelle relative alla redazione dei Piani di gestione dei siti Natura 2000 oggetto di domanda.

Al fine di salvaguardare l'effetto incentivante del contributo comunitario, non sono considerate ammissibili le spese relative ad attività iniziate prima della presentazione della relativa domanda di aiuto.

Sono ammesse esclusivamente le spese effettuate nel rispetto della normativa vigente per l'acquisizione di beni e servizi, per l'acquisizione di incarichi professionali e per l'attivazione di collaborazioni esterne.

Le attività di redazione del Piano di gestione dovranno avere inizio entro 90 giorni dalla comunicazione relativa alla concessione del contributo o, nel caso di affidamento dei lavori tramite gara ai sensi del D.Lgs. 163/2006, le procedure dovranno essere avviate entro 60 giorni dalla concessione del contributo.

Sono ammissibili le spese indicate nelle "Linee Guida sull'ammissibilità delle spese relative allo Sviluppo rurale ed Interventi analoghi" emanate dal Dipartimento delle Politiche di Sviluppo – Direzione Generale della Sviluppo Rurale del MIPAAF ed approvate dalla Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 14.02.2008, e s.m.i.

### **Spese non ammissibili**

Quelle relative alla redazione dei Piani di gestione dei siti Natura 2000 oggetto di domanda. In particolare::

a) personale interno delle amministrazioni pubbliche beneficiarie dei fondi relativi alla presente misura;

b) imposte e tasse (IVA, ecc.) (ai sensi dell'art. 71 – par. 3, lett. a) – del Reg. CE 1698/05 ed eventuali s.m.i.;

c) interessi passivi, spese bancarie e legali.

### **Modalità e termini di presentazione delle domande**

La domanda si compone di una parte informatizzata e, di una parte cartacea non acquisibile dal Sistema Informativo Agricolo Regionale (SIAR. ) La domanda deve essere rilasciata sul SIAR entro le **ore 13,00 del 25.07.2013** ed entro lo stesso termine deve essere fatta pervenire alla Struttura decentrata competente (esclusi i presidi) in base alla localizzazione della sede dell'Ente gestore richiedente, la documentazione in formato cartaceo qualora richiesta dal presente bando, inserita in busta chiusa, con apposizione al suo esterno degli elementi minimi indicati nel bando.

## **DECRETO DEL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI, IL TURISMO E LO SPORT DELL'8 GENNAIO 2013: "CONCESSIONE DI CONTRIBUTI PER LE RETI DI IMPRESA NEL SETTORE DEL TURISMO".**

Nella GU n.92 del 19 aprile 2013 è stato pubblicato il decreto del Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport volto alla "Concessione di contributi per le reti di impresa nel settore del turismo". Si precisa che le modalità di presentazione delle domande di ammissione al contributo saranno stabilite da un apposito bando pubblicato sul sito del Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport - Ufficio per le politiche del turismo, con le consuete modalità di pubblicità attraverso la G.U. della Repubblica italiana.

### **Finalità ed ambito di applicazione**

Promuovere e sostenere i processi di integrazione tra le imprese turistiche attraverso lo strumento delle reti di impresa, con l'obiettivo di supportare i processi di riorganizzazione della filiera turistica, migliorare la specializzazione e la qualificazione del comparto e incoraggiare gli investimenti per accrescere la capacità, competitività e innovatività della imprenditorialità turistica nazionale, in particolare sui mercati esteri. Le aggregazioni di imprese possono proporre iniziative progettuali miranti alla costituzione di nuove aggregazioni di imprese, anche stabili.

Ai fini del presente provvedimento si intende per:

- "MPI": imprese rientranti nella definizione di micro e piccole secondo i parametri di cui all'allegato 1, art. 2 Reg. CE 800/2008;
- "De minimis": quanto indicato nel regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione del 15 dicembre 2006 relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del Trattato agli aiuti d'importanza minore (de minimis).

### **Soggetti ammessi a presentare la domanda di contributo**

- a) le reti tra micro e piccole imprese (MPI) nella forma del "contratto di rete", così come definito ai sensi dell'art. 3, commi 4-ter e seguenti del decreto-legge n. 5/2009, convertito con legge n.33/2009, integrato e modificato dall'art. 1 della legge 99/2009 e dall'art. 42 del decreto-legge n. 78/2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122/2010 e, successivamente, modificato dall'art. 45 del decreto-legge n. 83/2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 134/2012;
- b. Ulteriori raggruppamenti di imprese che potranno assumere le seguenti forme giuridiche:
  - A.T.I. Associazioni temporanee di imprese costituite, o ancora da costituire;
  - Consorzi e le società consortili costituiti anche in forma cooperativa.

L'aggregazione deve prevedere la partecipazione di un numero minimo di 10 MPI.

La domanda viene presentata da una impresa capofila, che fungerà da referente amministrativo per l'erogazione del contributo e dovrà essere sottoscritta dalle altre imprese che intendono associarsi alla rete.

**Le aggregazioni non ancora costituite** dovranno presentare idonea documentazione con la quale manifestano l'impegno a costituirsi formalmente, nelle fattispecie previste dal comma 1 del presente articolo, **entro 90 giorni dalla data di pubblicazione del bando a pena di esclusione.**

Possono presentare il progetto esclusivamente MPI in possesso dei seguenti requisiti:

- a. avere sede operativa in Italia;
- b. essere iscritte nel Registro imprese (REA) al momento della presentazione della domanda di contributo;
- c. essere in attività al momento della presentazione della domanda;
- d. non trovarsi in difficoltà ai sensi degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà e, in particolare, non trovarsi in stato di fallimento, di liquidazione, di amministrazione controllata, di concordato preventivo o in qualsiasi altra situazione equivalente secondo la normativa vigente;
- e. aver assolto gli obblighi contributivi previsti dalle norme contrattuali e dalle norme sulla salute e sicurezza sul lavoro e successive modificazioni e integrazioni;
- f. non rientrare fra coloro che hanno ricevuto e successivamente non rimborsato o non depositato in un conto bloccato aiuti che lo Stato è tenuto a recuperare in esecuzione di una decisione di recupero adottata dalla Commissione europea;
- g. non avere vincoli di collegamento o di controllo con altre società partecipanti alla rete.

Almeno l'80 % delle imprese partecipanti alla rete devono essere imprese turistiche ovvero avere il codice primario ATECO 2007, che rientri tra quelli dettati nell'allegato del provvedimento (gruppo lettera I, nonché agenzie di viaggio e società trasporto persone).

### **Caratteristiche delle proposte progettuali e interventi ammissibili**

La rete esistente o le imprese che intendono aggregarsi dovranno presentare un progetto che preveda una o più delle seguenti attività:

- a. iniziative volte alla riduzione dei costi delle imprese facenti parte della rete attraverso: la messa a sistema degli strumenti informativi di amministrazione, di gestione e di prenotazione dei servizi turistici, la creazione di piattaforme per acquisti collettivi di beni e/o servizi;
- b. iniziative che migliorino la conoscenza del territorio a fini turistici con particolare riferimento a sistemi di promo-commercializzazione on line;
- c. implementazione di iniziative di promo-commercializzazione che utilizzino le nuove tecnologie e, in

particolare, i nuovi strumenti di social marketing;

d. sviluppo di iniziative e strumenti di promo-commercializzazione condivise fra le aziende della rete ed alla creazione di pacchetti turistici innovativi;

e. promo-commercializzazione delle imprese sui mercati esteri attraverso la partecipazione a fiere e la creazione di materiali promozionali comuni.

Il programma comune delle reti di impresa dovrà essere coerente con il progetto presentato.

Le Regioni, ove hanno sede le imprese partecipanti alla rete, verificano la compatibilità dei progetti presentati con le linee di politica turistica regionale.

### **Spese ammissibili**

Saranno ammissibili le seguenti tipologie di spesa:

a. i costi funzionali alla costituzione della rete di imprese, quali quelli riferiti alla presentazione di fidejussioni, spese notarili e di registrazione (nella misura massima del 5% del contributo richiesto);

b. costi per tecnologie e strumentazioni hardware e software funzionali al progetto di aggregazione;

c. costi di consulenza e assistenza tecnico-specialistica prestate da soggetti esterni alla aggregazione per la redazione del programma di rete e sviluppo del progetto (max 10% del contributo richiesto);

d. costi per la promozione integrata sul territorio nazionale e per la promozione unitaria sui mercati internazionali, in particolare attraverso le attività di promozione dell'ENIT - Agenzia nazionale del turismo;

e. costi per la comunicazione e la pubblicità riferiti alle attività di progetto;

f. costi per la formazione dei titolari d'azienda e del personale dipendente impiegato nelle attività di progetto (nella misura massima del 15% del contributo richiesto).

È consentita una variabilità tra le singole voci di spesa sostenute rispetto a quelle originariamente ammesse all'intervento finanziario in una forbice massima del +/- 10%.

I costi ammissibili si intendono al netto di IVA, bolli, oneri bancari e ogni altra imposta e/o onere accessorio.

Sono in ogni caso escluse spese quali quelle:

a. amministrative e di gestione o comunque per servizi continuativi, periodici o connessi alle normali spese di funzionamento dei soggetti beneficiari;

b. per adeguamento ad obblighi di legge;

c. di manutenzione ordinaria e straordinaria;

d. per forniture e consulenze fatturate tra i soggetti appartenenti alla medesima aggregazione, ivi compresi soci e amministratori;

e. per l'acquisto di beni usati;

f. i cui pagamenti sono effettuati tramite compensazione di qualsiasi genere tra beneficiario e fornitore;

g. qualsiasi forma di autofatturazione;

h. pagate in contanti ovvero con modalità che non consentano la tracciabilità dei pagamenti.

### **Risorse disponibili, intensità e caratteristiche dell'intervento finanziario**

La dotazione finanziaria complessiva è pari a euro otto milioni. L'importo concedibile è fissato in euro duecentomila per progetto di rete. Non saranno ritenuti ammissibili progetti di rete che prevedono una spesa totale ammissibile inferiore a euro quattrocentomila. Il finanziamento sarà concesso a fondo perduto nel rispetto del regime degli aiuti "de minimis".

### **Valutazione delle proposte progettuali**

Con decreto del Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport sarà nominato un Nucleo di valutazione composto dal Capo Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport, in qualità di Presidente, da due componenti designati dal Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport e da due rappresentanti delle Regioni, designati dalla Conferenza permanente per i rapporti

tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Ai componenti del Nucleo di valutazione non spetta alcun compenso o gettone di presenza comunque denominato. Alle spese di funzionamento, ivi compresi eventuali rimborsi spese del Nucleo di valutazione, si provvede nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente nel bilancio autonomo della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

La valutazione da parte del Nucleo di cui al comma 1, dovrà tener conto dei seguenti parametri:

a. numero dei soggetti che partecipano alla rete di impresa (da 10 a 19 - 1 punto); (da 20 a 29 - 2 punti) fino a un massimo di 10 punti;

b. interregionalità dei progetti (2 punti per ogni ambito regionale coinvolto);

c. progetti miranti alla destagionalizzazione dei flussi turistici (da 1 a 10 punti);

d. affidamento all'ENIT delle attività di promo-commercializzazione sui mercati internazionali (da 5 a 10 punti in proporzione alle azioni affidate);

e. utilizzo di tecnologie innovative di promo-commercializzazione on line compatibili con il portale Italia.it (da 1 a 10 punti).

Gli esiti della valutazione da parte del Nucleo saranno approvati con decreto del Ministro per gli affari regionali, il turismo e lo sport che sarà pubblicato sul sito del Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport - Ufficio per le politiche del turismo, con le consuete modalità di pubblicità attraverso la G.U.R.I.

### **Concessione del contributo, modalità di erogazione delle risorse**

Dopo la pubblicazione della graduatoria dei progetti ritenuti ammissibili, l'Amministrazione notificherà l'avvenuta concessione dei benefici finanziari alle reti di impresa utilmente collocate nella graduatoria nel limite della dotazione finanziaria disponibile. La notifica dovrà essere debitamente controfirmata per accettazione dalla capofila dell'aggregazione e restituita entro 10 giorni all'Amministrazione. La mancata restituzione nei termini sopra indicati equivale a rinuncia del finanziamento.

L'erogazione del finanziamento avverrà secondo le seguenti modalità:

- a. 40% a titolo di anticipazione, successivamente alla restituzione controfirmata della notifica di ammissione a contributo e dietro presentazione di idonea documentazione attestante l'aggregazione nelle forme previste all'art. 2, nonché di idonea garanzia fidejussoria;
- b. 40% a stato avanzamento corrispondente al 70% del progetto in coerenza con il cronoprogramma previsto;
- c. 20% a saldo previa rendicontazione finale e dietro presentazione della documentazione relativa alla spesa effettivamente sostenuta.

Il contributo è erogato in regime de minimis e non è cumulabile con altri contributi comunitari, statali, regionali o di altri enti pubblici concessi per il medesimo intervento.

L'iniziativa è attuata in applicazione delle disposizioni previste dal Reg. CE 1998/2006 (de minimis).

Le agevolazioni previste dal presente bando non sono cumulabili con altre agevolazioni pubbliche, concesse per le medesime spese ivi incluse quelle concesse a titolo "de minimis".

Il cumulo è ammesso in presenza delle agevolazioni fiscali previste dall'art. 42 del d.l. 78/2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122/2010. È, invece, vietato anche in presenza di agevolazioni di natura fiscale qualora le medesime siano configurabili come aiuto di stato.

### **Tempi di realizzazione dei progetti**

I progetti dovranno essere conclusi entro 15 mesi dall'accettazione della notifica di ammissione al contributo. L'amministrazione erogante potrà valutare la concessione di una proroga per un periodo massimo di sei mesi per motivate e dimostrate ragioni connesse esclusivamente a motivazioni tecniche e realizzative dei progetti.

### **Obblighi delle imprese beneficiarie**

I soggetti beneficiari sono obbligati, a pena di revoca totale o parziale dell'intervento finanziario, a:

- a. realizzare e rendicontare il programma d'investimento per almeno il 70% del costo dichiarato ed ammesso all'agevolazione nei termini previsti;
- b. segnalare tempestivamente eventuali variazioni di ragione sociale, cessioni, localizzazioni, o quanto altro riferito a variazioni inerenti il proprio status e interventi sugli investimenti presentati in domanda avvenuti nel corso del periodo di finanziamento;
- c. non cumulare i contributi previsti dal presente provvedimento con altre agevolazioni, ottenute per le medesime spese;
- d. consentire ispezioni e controlli e fornire ogni utile dato e/o informazione richiesta;
- e. conservare per tutta la durata del progetto e comunque nei 5 anni successivi all'erogazione del contributo, i titoli di spesa originali utilizzati per la rendicontazione relativa al programma d'investimento, da esibirsi in caso di controllo e/o di ispezioni;
- f. non alienare o distrarre eventuali beni acquistati per il progetto oggetto di contributo per un periodo di 5 anni ovvero prima che abbia termine quanto previsto dal programma ammesso all'intervento, come previsto dall'art. 9, decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 123.

### **Revoche e sanzioni**

Con provvedimento del Capo del Dipartimento per gli affari regionali, il turismo e lo sport, l'intervento finanziario verrà revocato:

- parzialmente nel caso in cui il progetto di investimento sia stato realizzato parzialmente, ma comunque in misura superiore al 70%, purché ne siano garantite le caratteristiche e venga mantenuta la rispondenza alle finalità poste dal presente provvedimento e agli obiettivi sostanziali del progetto medesimo. Di conseguenza l'ammontare del contributo sarà proporzionalmente rideterminato e il soggetto beneficiario sarà tenuto alla restituzione delle eventuali quote non spettanti, incrementate da un interesse pari al tasso ufficiale di riferimento della BCE, alla data dell'ordinativo di pagamento, maggiorato di 5 punti percentuali. Le eventuali risorse rinvenienti verranno destinate a finanziare nuovi progetti secondo l'ordine di graduatoria.

- totalmente nei seguenti casi:

- a. in caso di rinuncia da parte del beneficiario;
- b. qualora il soggetto beneficiario non rispetti le prescrizioni e i vincoli definiti in sede di concessione, nonché nel caso in cui la realizzazione non sia conforme, nel contenuto e nei risultati conseguiti, al programma ed alle dichiarazioni rese;
- c. qualora eventuali beni acquistati per il progetto oggetto di contributo siano alienati, ceduti o distratti nei cinque anni successivi alla concessione, ovvero prima che abbia termine quanto previsto dal progetto ammesso all'intervento (art. 9, d. lgs. 123 del 31.03.1998);
- d. qualora il programma non sia stato realizzato per almeno il 70% del costo dichiarato ed ammesso ad agevolazione. In caso di revoca totale, il soggetto beneficiario dovrà restituire l'intera quota di intervento finanziario già erogato, incrementato da un interesse pari al tasso ufficiale di riferimento della BCE, alla data dell'ordinativo di pagamento, maggiorato di 5 punti percentuali.

## **LR 4/10 – SOSTEGNO ALLE ATTIVITÀ CULTURALI. ELENCO PROGETTI CULTURALI DI RILIEVO REGIONALE. INVITO PER LA PRESENTAZIONE DI PROGETTI**

Con D.D.P.F. Cultura n.92/CLT del 16/05/2013 è stato approvato l'invito per la presentazione di progetti culturali di rilievo regionale in materia di attività culturali.

### **Iniziative ammissibili a contributo**

Sono ammissibili eventi e progetti, di rilevanza regionale, nazionale o internazionale, coerenti con i contenuti della L.R. 4/10 e dei relativi atti di programmazione (Piano triennale e Programma annuale), non già sostenuti ai sensi delle leggi regionali di settore per il 2013 ed articolati secondo le tipologie di attività, previste dal Programma annuale, e cioè:

- Mostre;
- Festival multidisciplinari;
- Premi e rassegne.

Per ciascun ambito di attività il progetto dovrà possedere i requisiti previsti dal Programma Annuale, come di seguito indicato:

#### **MOSTRE**

Criteri di ammissibilità e di valutazione:

- rilevanza culturale del tematismo proposto;
- ricaduta territoriale della mostra (rilievo almeno intercomunale);
- coinvolgimento di almeno 5 soggetti, compresi gli istituti culturali del territorio;
- valore scientifico dei curatori;
- attività di ricerca presupposta e implicata nella mostra;
- modalità espositive e comunicative aderenti ai linguaggi della contemporaneità; (compresa traduzione in lingua del materiale; uso tecnologie multimediali; ecc...) con particolare attenzione al pubblico giovanile e alla disabilità;
- attività collaterali o ricomprese nell'evento che siano culturalmente significative (laboratori, educational; ecc...).

La misura dell'eventuale concorso regionale ammissibile può essere erogato fino ad un massimo del 50% dell'entità complessiva del progetto, e comunque nel limite di € 50.000,00.

#### **FESTIVAL MULTIDISCIPLINARI**

Criteri di ammissibilità e di valutazione:

- pluralità di attività legate ad una tematica "forte" o ad alcuni temi tra loro legati da un filo conduttore chiaramente riconoscibile e percepibile;
- attività di studio e ricerca presupposti che consentano di associare alle stesse attività anche un patrimonio di conoscenze documentabili, divulgabili ed anche "esportabili";
- coinvolgimento di un pubblico ampio, con priorità per quello studentesco e giovanile;
- valorizzazione di territori, paesaggi e luoghi di sedimentazione della storia, quali centri e nuclei storici, complessi monumentali, siti archeologici, edifici di pregio storico-artistico, ma anche luoghi della produzione storica (ad esempio, spazi di archeologia industriale) o contemporanea insieme a luoghi a forte valenza "simbolica" per la collettività;
- forme di contaminazione di generi e linguaggi artistici;
- ricaduta culturale e ricaduta economica diretta e indiretta sulla realtà coinvolta;
- logiche di rete fra i soggetti proponenti.

La misura dell'eventuale concorso regionale ammissibile può essere erogato fino ad un massimo del 50% dell'entità complessiva del progetto, e comunque nel limite di euro 50.000,00.

#### **PREMI**

La Regione riconosce come valore il sostegno a premi assegnati nel campo delle arti figurative, delle scienze umane, storiche e sociali e della letteratura che non rivestono carattere localistico ma regionale, nazionale e/o internazionale.

Criteri di ammissibilità e di valutazione:

- rilevanza scientifica nazionale e/o internazionale della/e personalità facenti parte del Comitato promotore o della Giuria;
- ampia diffusione attraverso un avviso ad evidenza pubblica che garantisca adeguati tempi di partecipazione ed idonea pubblicizzazione tramite un piano "media" regionale e nazionale;
- bacino di utenza e ricaduta territoriale del premio;
- concorso finanziario da parte di soggetti pubblici e privati.

La Regione interviene con il cofinanziamento massimo, fino al limite del 30% dell'importo totale e comunque entro e non oltre 25.000,00 euro.

### **Soggetti che possono presentare la domanda**

Enti locali, soggetti pubblici e soggetti privati no profit, operanti e aventi sede nelle Marche e finalità statutarie coerenti con quelle della L.R. 4/10 (Beni ed attività culturali).

Ciascun ente potrà presentare un solo progetto sul presente invito.



Nel caso di progetti di partenariato con più enti pubblici e/o privati, la presentazione dovrà essere fatta da un ente capofila, che sarà responsabile nei confronti della Regione Marche dell'attuazione e della rendicontazione del progetto.

### **Tempi di realizzazione delle iniziative**

I progetti debbono svolgersi a partire dal primo gennaio 2013 (sono ammesse pertanto attività già avviate) e concludersi entro il 31 marzo 2014.

### **Modalità e termini di presentazione delle domande**

Verranno preliminarmente esaminate le proposte pervenute entro **lunedì 17 giugno 2013**, sulla base dei criteri di ammissione sopraelencati.

Farà fede la data del timbro postale o la data di trasmissione in caso di inoltro via PEC (Posta elettronica certificata) all'indirizzo: regione.marche.servizioict@emarche.it

La Regione si riserva, in fase istruttoria, di effettuare ulteriori approfondimenti sui progetti presentati.

Le proposte dovranno essere presentate utilizzando la modulistica generale appositamente predisposta e allegata al bando.

L'eventuale riconoscimento di contributo obbliga il soggetto beneficiario a produrre una rendicontazione amministrativa e sociale riferita all'intero progetto ammesso a beneficio.

### **Istruttoria e valutazione delle domande**

A seguito dell'attività istruttoria i progetti valutati come coerenti con i criteri sopraindicati risulteranno iscritti all'Elenco dei progetti culturali di rilievo regionale – anno 2013 e pertanto potranno beneficiare di:

- Specifiche azioni promozionali attuate con gli strumenti istituzionali di comunicazione o, qualora possibile, ricomprese nelle diverse azioni del piano promozionale regionale (fiere della cultura e del turismo, campagne promozionali e tematiche...);
- Logo della Regione Marche;
- Eventuale contributo, riconosciuto nei limiti della presente disponibilità di risorse, o di disponibilità aggiuntive che dovessero attivarsi, riconosciuto per fasce di merito ed in ogni caso entro il tetto e la percentuale massima di cofinanziamento indicata per ciascuna tipologia di evento.

Il fondo regionale disponibile per questa linea di attività è pari a complessivi € 290.000,00 ed è integrabile con eventuali risorse aggiuntive.

### **Obblighi dei beneficiari ammessi a contributo**

I Soggetti Titolari che ottengono un finanziamento, a pena di revoca dello stesso, debbono:

- a) impiegare in via esclusiva il contributo in oggetto per la realizzazione degli interventi proposti e secondo le modalità indicate nel progetto presentato;
- b) garantire che le spese dichiarate nella domanda di liquidazione del saldo siano reali e che le forniture, i prodotti e i servizi, siano conformi a quanto previsto in sede di approvazione del progetto;
- c) apporre i loghi che la Regione Marche indicherà, nei materiali promozionali prodotti, nei siti internet di progetto e in tutti gli altri supporti promozionali e di comunicazione che saranno realizzati nell'ambito del progetto;
- d) trasmettere alla Regione Marche, PF Cultura, n. 10 copie del materiale promozionale e scientifico prodotto (cataloghi dell'evento, depliant...)

### **Revoche e riduzioni del contributo**

Qualora, in fase di rendicontazione delle spese e dei costi sostenuti da parte dei titolari dei benefici di cui al presente bando, si evidenzia una riduzione dell'importo progettuale inizialmente approvato e ammesso a contributo superiore al 20%, il contributo corrispondente concesso, sarà ridotto proporzionalmente alla percentuale di riduzione evidenziata all'atto della rendicontazione stessa.

I progetti la cui effettiva realizzazione non corrispondessero al livello e alla qualità culturale e artistica previste in sede di valutazione iniziale del progetto e valutato dalla Regione secondo i criteri di ammissione e pertanto approvato, saranno esclusi dai benefici concessi, e il contributo concesso verrà revocato.

Analogamente il contributo concesso sarà soggetto alla revoca e alla relativa segnalazione nel caso in cui dalle verifiche effettuate sulle dichiarazioni presentate in sede di domanda di contributo risulti che le stesse non corrispondono al vero.

## PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE – 3° PROGRAMMA. BANDO PER L'ACCESSO AI COFINANZIAMENTI PER INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE.

Con DDPF viabilità e demanio idrico n. 28/VDI del 07/05/2013, pubblicato nel BURM n. 35 del 15.05.2013, è stato approvato il Bando per l'accesso ai cofinanziamenti per interventi di sicurezza stradale con i fondi di cui al Piano Nazionale Sicurezza Stradale – 3° Programma.

### Premesse e Risorse disponibili

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato il 3° Programma annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS). Con i decreti del Ministero dei Trasporti n. 20712 del 27.12.2007, n. 4657 del 28.12.2007, n.5331 del 30.12.2008, n. 563 del 10.07.2009 e n. 4857 del 29.12.2009 di approvazione e ripartizione dei fondi e di successivo impegno di spesa è stata assegnata alla Regione Marche la somma di euro 2.090.301,00, 3° programma 2007.

### Obiettivi

- sviluppare e rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale presso le Province e i Comuni e ad incentivare la crescita degli investimenti per migliorare la sicurezza stradale;
- favorire la formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale presso i cittadini in età scolare, presso gli adulti e presso i decisori e i tecnici che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale;
- promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia, distribuiti su tutta la gamma dei campi di intervento prioritari di seguito indicati, e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali, con particolare riferimento ai campi di intervento prioritari indicati di seguito.

Tali obiettivi dovranno essere perseguiti in coerenza con i principi di premialità, proporzionalità, specificità, aggiuntività, priorità, intersettorialità e completezza indicati nel 3° Programma di attuazione.

I campi di azione e le tipologie di intervento dovranno essere scelte con diretto e stretto riferimento:

- a) ai risultati di una analisi di sicurezza stradale e all'individuazione dei principali fattori di rischio che riguardano in generale il territorio di competenza della Amministrazione proponente (o delle Amministrazioni proponenti) e, qualora l'intervento si localizzi in un'area o in un sito specifico, con particolare riferimento a tale area o sito;
- b) agli obiettivi generali di miglioramento della sicurezza e riduzione del numero delle vittime, in coerenza con quanto previsto dall'Unione Europea nel "Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale. La tecnologia aiuterà a dimezzare i morti nei prossimi 10 anni" e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale allo scopo di individuare l'azione o il sistema di azioni che, nell'ambito delle risorse date, consente il massimo avvicinamento a tali obiettivi generali;
- c) al confronto tra diverse possibilità di intervento e all'individuazione della soluzione che presenta le migliori prospettive in termini di rapporto tra risultati attesi e mezzi professionali, finanziari e strumentali impegnati per il conseguimento di tali risultati.

### Campi di intervento

Sono finanziati gli interventi dedicati in modo specifico al miglioramento della sicurezza stradale con riferimento ai campi di intervento prioritari elencati di seguito:

**Settore A**, rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale, costituito da 3 campi di intervento:

- A1) definizione e attuazione di piani di formazione al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale;
- A2) iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio comprendenti indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio, definizione delle misure più efficaci per contrastare tali comportamenti e applicazione e verifica dell'efficacia di tali misure;
- A3) definizione e attuazione di protocolli e moduli operativi per la regolamentazione del traffico, il miglioramento della segnaletica e l'esercizio delle attività di prevenzione, controllo, dissuasione, repressione dei comportamenti ad elevato rischio e quella di primo e pronto soccorso al fine di migliorare il rapporto tra mezzi impegnati e risultati conseguiti sia in termini di riduzione dell'incidentalità, sia in termini di riduzione degli effetti degli incidenti stradali sulle persone;

**Settore B**, formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale, costituito da 2 campi di intervento:

- B1) definizione e realizzazione di progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare, 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;
- B2) campagne locali di informazione e sensibilizzazione da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione, sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali);

**Settore C**, interventi su componenti di incidentalità prioritarie ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da 5 campi di azione:

C1) individuazione delle tratte stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta dell' alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento (o degli interventi);

C2) piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità stradale attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, tutela e messa in sicurezza degli utenti deboli, promozione e valorizzazione della mobilità ciclo-pedonale, interventi per la regolamentazione e la messa in sicurezza della mobilità in aree ad elevata densità residenziale e/o terziaria;

C3) riduzione dei maggiori divari di rischio esistenti a livello provinciale attraverso piani di azione che rispondano ad uno specifico protocollo e che prevedano anche attuazioni pilota;

C4) misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sull'individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, sulla progettazione e sulla realizzazione degli interventi (anche in questo caso è opportuno definire un protocollo di riferimento);

C5) progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro, con particolare riferimento al pendolarismo, che rispettino un protocollo di analisi, individuazione dei fattori di rischio e delle possibili soluzioni, progettazione delle misure di messa in sicurezza e loro attuazione.

Gli interventi infrastrutturali dovranno fare riferimento alla situazione della rete stradale esistente, saranno pertanto escluse dal finanziamento le nuove realizzazioni stradali.

Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento hanno 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.

Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento dovranno assicurare un'ampia e chiara informazione di natura generale (prevalentemente riferita ai cittadini) e di natura tecnico-amministrativa (prevalentemente riferita agli altri soggetti che operano nel campo della sicurezza stradale) sulle azioni poste in essere (obiettivi, aspetti tecnici, aspetti economici, aspetti procedurali) e sui risultati conseguiti.

Le suddette Amministrazioni assicureranno altresì il più ampio supporto e la più completa documentazione al monitoraggio regionale e nazionale e forniranno tutti gli elementi utili per consentire un agevole accesso agli strumenti informatici, ai prodotti tecnologici, alle metodologie e la loro utilizzazione non onerosa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni, delle Province e dei Comuni;

Le proposte progettuali potranno riguardare uno o più campi di interventi. L'integrazione di diversi campi di azione in un progetto unitario e coerente costituisce fattore premiale aggiuntivo.

### Tempistiche di realizzazione degli interventi

Per l'ammissione ai cofinanziamenti le proposte presentate dovranno rispettare la seguente tempistica, compatibilmente con eventuali ritardi non dipendenti dalle Amministrazioni che realizzano l'intervento:

- inizio dei lavori e/o attività: entro e non oltre il trecentesimo giorno dalla avvenuta verifica della definitiva proposta di intervento;

- collaudo dei lavori e/o attività: entro e non oltre il 31 dicembre 2012.

### Destinatari

Possono presentare proposte per accedere ai cofinanziamenti le Province e i Comuni, in forma singola o associata. Alle singole Amministrazioni, o ai raggruppamenti di queste, possono essere associati in partenariato altri organismi, pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale, che partecipano direttamente alla definizione e attuazione della proposta di intervento e contribuiscono ad attuarla e a sostenerne gli oneri. L'impegno a partecipare attivamente alla definizione e alla attuazione della proposta e a sostenerne gli oneri, da parte di più Amministrazioni locali in un rapporto di concertazione interistituzionale o di altri organismi e strutture pubbliche o private, in un rapporto di partenariato, costituisce fattore premiale.

### Entità dei cofinanziamenti

Le quote massime di cofinanziamento nazionale sono definite come nella tabella riportata di seguito in base alla fascia di danno sociale di appartenenza dell'Amministrazione Proponente.

Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella:	COFINANZIAMENTO NAZIONALE	
	Massimale di Cofinanziamento	Quota massima di cofinanziamento *
Fascia di danno sociale AA	€ 600.000,00	40%
Fascia di danno sociale A	€ 400.000,00	45%
Fascia di danno sociale B	€ 300.000,00	50%
Fascia di danno sociale C	€ 200.000,00	55%

\*Percentuale sul costo complessivo dei lavori (importo lavori e somme a disposizione dell'Amministrazione)

Le quattro fasce di danno sociale (numero di vittime per costo sociale ) sono le seguenti:

**Fascia AA** Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2008 - 2010, hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (oltre 1.200 milioni di Euro per le Province e oltre 200 milioni di Euro per i Comuni);

**Fascia A** Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2008 - 2010 hanno determinato quote molto elevate di vittime e costo sociale (tra 400 e 1.200 milioni di Euro per le Province e tra 30 e 200 milioni di Euro per i Comuni);

**Fascia B** Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2008 - 2010 hanno determinato quote elevate di vittime e costo sociale (tra 200 e 400 milioni di Euro per le Province e tra 6 e 30 milioni di Euro per i Comuni);

**Fascia C** Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2008 - 2010 hanno determinato quote intermedie di vittime e costo sociale (meno di 200 milioni di Euro per le Province e tra 2 e 6 milioni di Euro per i Comuni).

Al fine della determinazione del danno sociale per il triennio 2008 - 2010 (ottenuto sommando per ogni anno numero di morti x 1,394 milioni di Euro + numero di feriti x 0,0736 milioni di Euro) ogni Amministrazione dovrà far riferimento ai dati dell'incidentalità.

I comuni che non rientrano nelle fasce di danno sopra indicate vengono invitati ad associarsi per rientrare almeno nella fascia C e affrontare la messa in sicurezza di situazioni con almeno 1 morto e 30 feriti in un anno ed esprimere un progetto di sicurezza stradale di ampio respiro.

Nel caso di raggruppamento di più amministrazioni la fascia il calcolo della fascia di danno sociale è determinata in relazione al numero di vittime determinate dagli incidenti stradali che ricadono nel territorio delle amministrazioni che costituiscono il raggruppamento.

Non verranno prese in considerazione proposte di intervento con importo inferiore a:

- Euro 50.000,00 per i Settori A e B del precedente art. 3 comma 1;

- Euro 200.000,00 per tutti gli altri interventi di cui al Settore C del precedente art. 3 comma 1 anche facenti parte di un progetto unitario con integrazione di altri Settori (A e B).

I suddetti cofinanziamenti nazionali saranno assegnati fino ad esaurimento delle risorse disponibili

### **Valutazione delle proposte**

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria unica in base ai criteri e ai parametri indicati di seguito:

A] Rilevanza dei fattori di rischio (da 0 a 40 punti).

Tale criterio viene articolato nelle seguenti componenti:

a. numero di vittime ed entità del danno sociale da incidenti stradali nella circoscrizione amministrativa di competenza della Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente (max 10 punti);

b. numero di vittime, entità del danno sociale e rilevanza dei fattori di rischio della situazione specifica oggetto di intervento (max 20 punti);

c. livello di diffusione regionale o nazionale dei fattori di rischio sui quali si opera (max 5 punti);

d. presenza o meno di un'analisi per la individuazione dei suddetti fattori di rischio (max 5 punti).

Per quanto riguarda il punto "b.", laddove la misura proposta abbia un carattere generale e si applichi a tutta la circoscrizione territoriale di competenza del proponente o, comunque, non sia riferibile ad una specifica quota di vittime, si fa riferimento allo stato della sicurezza stradale dell'intera circoscrizione territoriale e si applica lo stesso punteggio attribuito al punto "a".

B] Capacità di contrasto della proposta e novità della tipologia di intervento rispetto alle tipologie di intervento più diffuse e consolidate (dallo 0% al 100%). Sono valutate le capacità della proposta di eliminare o ridimensionare i fattori di rischio di cui al precedente punto A], nonché la capacità di innovare ed estendere l'azione a favore della sicurezza stradale sia sotto il profilo tecnico-metodologico, sia sotto il profilo del campo di applicazione, sia sotto il profilo procedurale-concertativo.

C] Coerenza delle azioni del proponente rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del PNSS (dallo 0% al 100%). A tale fine si tiene conto dei seguenti profili, relativo allo stesso soggetto proponente:

a. utilizzazione dei proventi da contravvenzioni per migliorare la sicurezza stradale (10%);

b. indagini e rilevazioni specifiche sulle condizioni di incidentalità e sui fattori di rischio (5%);

c. elaborazione di un rapporto annuale (o con altra cadenza) sullo stato della sicurezza stradale (5%);

d. realizzazione e concreta applicazione di intese e accordi con altre istituzioni per condividere, coordinare e rafforzare le misure per il miglioramento della sicurezza stradale (5%);

e. presenza e livello di operatività di un Ufficio Sicurezza Stradale (5%);

f. presenza e livello di operatività di un Centro di Monitoraggio dedicato in modo specifico alla sicurezza stradale (10%);

g. presenza e livello di operatività di una Consulta locale sulla sicurezza stradale (5%);

h. elaborazione e attuazione di un Piano o Programma specifico per la sicurezza stradale (5%);

i. realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione per la sicurezza stradale (8%);

j. realizzazione di iniziative di educazione alla sicurezza stradale (5%);

- k. interventi specifici per la messa in sicurezza del sistema stradale (10%);
- l. interventi a favore della messa in sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e conduttori di ciclomotori e motocicli) (8%);
- m. interventi sulla regolamentazione del traffico mirati in modo specifico a migliorare la sicurezza stradale (8%);
- n. partecipazione a programmi e progetti comunitari dedicati alla sicurezza stradale (5%);
- o. partecipazione al 1° programma del PNSS (2%);
- p. partecipazione al 2° programma del PNSS (2%);
- q. eventuali altre iniziative nel campo della sicurezza stradale (2%).

D] Rafforzamento della capacità di governo (da 0 a 30 punti). Presenza di azioni e interventi che contribuiscono a rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte del proponente (costituzione di strutture e organismi dedicati alla sicurezza stradale, formazione di strumenti tecnici per la gestione della sicurezza stradale, formazione professionale e delle strutture tecniche, etc.).

E] Intersettorialità, interistituzionalità, partenariato pubblico-privato (da 0 a 20 punti). Presenza o meno di azioni multisettoriali, partecipazione di più amministrazioni, partecipazione di organismi privati alla definizione e attuazione del progetto. Completezza della proposta in quanto capace di affrontare tutti gli aspetti del rischio e far partecipare attivamente tutti gli attori che possono contribuire a rimuovere o a ridimensionare i fattori di rischio oggetto di intervento.

F] Tempestività (da 0 a 10 punti). Rapidità con la quale l'intervento può essere:

a. avviato: immediatamente (3 punti), nel semestre (2 punti), entro l'anno (1 punto), successivamente  
(0 punti);

b. completato: un semestre (7 punti), un anno (5 punti), due anni (3 punti), più di due anni (1 punto).

Per determinare il punteggio complessivo della proposta ai fini della sua collocazione nella graduatoria unica, sui parametri sopra indicati viene applicato il seguente algoritmo:

$$\text{Punteggio} = (A(0-40) \times B(0\%-100\%)) + D(0-30) + E(0-20) + F(0-10) \times C(0\%-100\%)$$

Non verranno ammesse in graduatoria proposte che non raggiungano 10 punti.

Per consentire una più agevole e certa determinazione dei punti, l'Amministrazione proponente dovrà compilare la "Scheda dei parametri qualificanti", pena l'ammissione al cofinanziamento.

### **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", Allegato A al presente bando, La domanda di partecipazione, firmata dal Sindaco o dal Presidente della Provincia o da un loro delegato che abbia i poteri per impegnare l'amministrazione, corredata, pena l'esclusione della documentazione indicata nel bando, dovrà pervenire, secondo le modalità indicate nel bando, in busta chiusa e sigillata presso la: REGIONE MARCHE, P.F. VIABILITA' E DEMANIO IDRICO – VIA PALESTRO 19 – 60100 ANCONA, con all'esterno recante la dicitura "TERZO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", entro le ore 12.00 del 120° giorno a decorrere dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale

## PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE – 4° E 5° PROGRAMMA. BANDO PER L'ACCESSO AI COFINANZIAMENTI PER INTERVENTI DI SICUREZZA STRADALE.

Con D.D. P.F. viabilità e demanio idrico n.27/VDI del 07/05/2013, pubblicato nel B.U.R.M. n. 35 del 15.05.2013, è stato approvato il bando per l'accesso ai cofinanziamenti per interventi a favore della sicurezza stradale relativamente al Piano Nazionale Sicurezza Stradale (PNSS) – 4° e 5° programma annuale di attuazione.

### Premesse e risorse disponibili

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato il 4° e 5° Programma annuale di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS). Con i decreti del Ministero dei Trasporti n. 20712 del 27.12.2007, n. 4657 del 28.12.2007, n.5331 del 30.12.2008, n. 563 del 10.07.2009 e n. 4857 del 29.12.2009 di approvazione e ripartizione dei fondi e di successivo impegno di spesa è stata assegnata alla Regione Marche la somma complessiva di **euro 2.856.930,50**, di cui euro 1.795.106,00 per il programma 4° ed euro 1.061.824,50 per il 5° programma .

### Obiettivi

I presenti obiettivi, sono finalizzati a:

- sviluppare e rafforzare le capacità di governo della sicurezza stradale presso le Province e i Comuni e ad incentivare la crescita degli investimenti per migliorare la sicurezza stradale;
- favorire la formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale presso i cittadini in età scolare, presso gli adulti e presso i decisori e i tecnici che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale;
- promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia, distribuiti su tutta la gamma dei campi di intervento prioritari e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali, con particolare riferimento ai campi di intervento prioritari indicati di seguito

Tali obiettivi dovranno essere perseguiti in coerenza con i principi di premialità, proporzionalità, specificità, aggiuntività, priorità, intersettorialità e completezza indicati nel 3° Programma di attuazione.

I campi di azione e le tipologie di intervento dovranno essere scelte con diretto e stretto riferimento:

- ai risultati di una analisi di sicurezza stradale e all'individuazione dei principali fattori di rischio che riguardano in generale il territorio di competenza della Amministrazione proponente (o delle Amministrazioni proponenti) e, qualora l'intervento si localizzi in un'area o in un sito specifico, con particolare riferimento a tale area o sito;
- agli obiettivi generali di miglioramento della sicurezza e riduzione del numero delle vittime, in coerenza con quanto previsto dall'Unione Europea nel *"Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale. La tecnologia aiuterà a dimezzare i morti nei prossimi 10 anni"* e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale allo scopo di individuare l'azione o il sistema di azioni che, nell'ambito delle risorse date, consente il massimo avvicinamento a tali obiettivi generali;
- al confronto tra diverse possibilità di intervento e all'individuazione della soluzione che presenta le migliori prospettive in termini di rapporto tra risultati attesi e mezzi professionali, finanziari e strumentali impegnati per il conseguimento di tali risultati.

### Campi di intervento e cofinanziamento nazionale

Sono finanziati gli interventi dedicati in modo specifico al miglioramento della sicurezza stradale con riferimento ai campi di intervento prioritari elencati di seguito:

**Settore A**, rafforzamento della **capacità di governo della sicurezza stradale**, costituito da quattro campi d'intervento:

A1) definizione e attuazione di piani di formazione al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione, pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale;

A2) realizzazione di centri di monitoraggio regionali e locali (provinciali e comunali) finalizzati ad analizzare lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale, i fattori di rischio, le misure intraprese per migliorare la sicurezza stradale e nonché i risultati raggiunti da tali misure e la loro efficacia laddove si precisa che il presente bando costituisce riferimento per i soli centri di monitoraggio locali mentre i centri di monitoraggio regionali sono regolamentati direttamente dal punto 7 della relazione illustrativa del 4° e 5° Programma;

A3) definizione e attuazione di piani di addestramento al governo della sicurezza stradale per tecnici e decisori, sia sotto il profilo tecnico, sia sotto quello della programmazione, pianificazione e gestione del sistema di interventi a favore della sicurezza stradale;

A4) iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio comprendenti: indagini sulle caratteristiche e sulla distribuzione sociale, spaziale e temporale dei comportamenti di guida ad elevato rischio, definizione delle misure più efficaci per contrastare tali comportamenti e applicazione di tali misure e verifica della loro efficacia;

**Settore B**, formazione di una **nuova cultura della sicurezza stradale**, costituito da tre campi di azione:

B1) definizione e realizzazione di progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile della popolazione in età scolare, 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;

B2) campagne locali di informazione e sensibilizzazione da integrare in una banca generale di comunicazione per la sicurezza stradale (messa in rete delle esperienze di informazione, sensibilizzazione, valorizzazione e diffusione delle esperienze più significative creazione di un sistema di informazione e sensibilizzazione rivolto sia alla popolazione adulta in generale, sia a specifici segmenti e tipologie sociali);

B3) costituzione di consigli, consulte e associazioni per promuovere la diffusione della cultura della sicurezza stradale e/o la realizzazione di misure per migliorare la sicurezza stradale.

**Settore C**, interventi su **componenti di incidentalità prioritarie** ai fini del miglioramento complessivo della sicurezza stradale nel Paese, costituito da sette campi di azione:

C1) individuazione delle tratte stradali extraurbane che presentano le maggiori concentrazioni di vittime per incidenti stradali, analisi dei fattori di rischio, definizione della gamma di interventi efficaci per eliminare o ridurre i fattori di rischio, valutazione delle alternative e scelta dell'alternativa più soddisfacente, sua definizione progettuale e realizzazione o avvio dell'intervento (o degli interventi);

C2) piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità stradale attraverso misure di regolamentazione del traffico, riqualificazione del sistema viario, interventi urbanistici ("Progetto città sicure");

C3) piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità ciclo-pedonale sia attraverso una opportuna regolamentazione del traffico, sia attraverso la creazione di percorsi protetti e riservati, una elevata priorità dovrà essere attribuita alle proposte che prevedono la creazione di ampie aree protette o una rilevante estensione delle superfici stradali riservate esclusivamente alla mobilità ciclo-pedonale o, ancora, la creazione di una ampia rete di percorsi ciclopedonali protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale;

C4) misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore basate sull'analisi dell'incidentalità specifica, sull'individuazione delle situazioni e dei fattori di rischio presenti in loco, sull'individuazione delle tipologie di interventi più efficaci, sulla progettazione e sulla realizzazione degli interventi (anche in questo caso è opportuno definire un protocollo di riferimento);

C5) misure a favore del miglioramento della sicurezza della mobilità su strada dei cittadini anziani attraverso una adeguata informazione sui rischi specifici della mobilità su strada nella età più avanzata, i rischi indotti dall'uso di farmaci, la creazione di servizi di trasporto dedicati, la realizzazione di percorsi ciclopedonali e aree di incontro ideati in modo specifico per le esigenze di sicurezza degli anziani;

C6) progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro, con particolare riferimento al pendolarismo, che rispettino un protocollo di analisi, individuazione dei fattori di rischio e delle possibili soluzioni, progettazione delle misure di messa in sicurezza e loro attuazione.

C7) riduzione dei maggiori divari di rischio esistenti a livello provinciale attraverso piani di azione che rispondano ad uno specifico protocollo e che prevedano anche attuazioni pilota;

Gli interventi infrastrutturali dovranno fare riferimento alla situazione della rete stradale esistente, saranno pertanto escluse dal finanziamento le nuove realizzazioni stradali.

Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento hanno 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.

Le Amministrazioni assegnatarie di finanziamento dovranno assicurare un'ampia e chiara informazione di natura generale (prevalentemente riferita ai cittadini) e di natura tecnico-amministrativa (prevalentemente riferita agli altri soggetti che operano nel campo della sicurezza stradale) sulle azioni poste in essere (obiettivi, aspetti tecnici, aspetti economici, aspetti procedurali) e sui risultati conseguiti.

Le suddette Amministrazioni assicureranno altresì il più ampio supporto e la più completa documentazione al monitoraggio regionale e nazionale e forniranno tutti gli elementi utili per consentire un agevole accesso agli strumenti informatici, ai prodotti tecnologici, alle metodologie e la loro utilizzazione non onerosa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Regioni, delle Province e dei Comuni; Le proposte progettuali potranno riguardare uno o più campi di interventi. L'integrazione di diversi campi di azione in un progetto unitario e coerente costituisce fattore premiale aggiuntivo.

### **Tempistiche di realizzazione degli interventi**

Per l'ammissione ai cofinanziamenti le proposte presentate dovranno rispettare la seguente tempistica, compatibilmente con eventuali ritardi non dipendenti dalle Amministrazioni che realizzano l'intervento:

- inizio dei lavori e/o attività: entro e non oltre il trecentesimo giorno dalla avvenuta verifica della definitiva proposta di intervento;

- collaudo dei lavori e/o attività: entro e non oltre il 31 dicembre 2016.

### **Destinatari**

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

Alle singole Amministrazioni, o ai raggruppamenti di queste, possono essere associati in partenariato altri organismi, pubblici o privati, interessati al miglioramento della sicurezza stradale, che partecipano direttamente alla definizione e attuazione della proposta di intervento e contribuiscono ad attuarla e a sostenerne gli oneri.

L'impegno a partecipare attivamente alla definizione e alla attuazione della proposta e a sostenerne gli oneri, da parte di più Amministrazioni locali in un rapporto di concertazione interistituzionale o di altri organismi e strutture pubbliche o private, in un rapporto di partenariato, costituisce fattore premiale.

### Entità dei cofinanziamenti

Le quote massime di cofinanziamento nazionale sono definite come nella tabella riportata di seguito in base alla fascia di danno sociale di appartenenza dell'Amministrazione Proponente.

Amministrazioni o raggruppamenti di amministrazioni che rientrano nella:	COFINANZIAMENTO NAZIONALE	
	Massimale di Cofinanziamento €	Quota massima di cofinanziamento *
Fascia di danno sociale AA	600.000,00	40%
Fascia di danno sociale A	400.000,00	45%
Fascia di danno sociale B	300.000,00	50%
Fascia di danno sociale C	200.000,00	55%

\*Percentuale sul costo complessivo dei lavori (importo lavori e somme a disposizione dell'Amministrazione)

Le quattro fasce di danno sociale (numero di vittime per costo sociale) sono le seguenti:

- fascia AA Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali, nel triennio 2008 - 2010, hanno determinato le maggiori quote di vittime e di costo sociale (oltre 1.200 milioni di Euro per le Province e oltre 200 milioni di Euro per i Comuni);

- Fascia A Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2008 - 2010 hanno determinato quote molto elevate di vittime e costo sociale (tra 400 e 1.200 milioni di Euro per le Province e tra 30 e 200 milioni di Euro per i Comuni);

- Fascia B Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2008 - 2010 hanno determinato quote elevate di vittime e costo sociale (tra 200 e 400 milioni di Euro per le Province e tra 6 e 30 milioni di Euro per i Comuni);

- Fascia C Province e Comuni nel cui territorio gli incidenti stradali nel triennio 2008 - 2010 hanno determinato quote intermedie di vittime e costo sociale (meno di 200 milioni di Euro per le Province e tra 2 e 6 milioni di Euro per i Comuni).

Al fine della determinazione del danno sociale per il triennio 2008 - 2010 (ottenuto sommando per ogni anno numero di morti x 1,394 milioni di Euro + numero di feriti x 0,0736 milioni di Euro) ogni Amministrazione dovrà far riferimento ai dati dell'incidentalità.

I comuni che non rientrano nelle fasce di danno sopra indicate vengono invitati ad associarsi per rientrare almeno nella fascia C e affrontare la messa in sicurezza di situazioni con almeno 1 morto e 30 feriti in un anno ed esprimere un progetto di sicurezza stradale di ampio respiro.

Nel caso di raggruppamento di più amministrazioni la fascia il calcolo della fascia di danno sociale è determinata in relazione al numero di vittime determinate dagli incidenti stradali che ricadono nel territorio delle amministrazioni che costituiscono il raggruppamento.

Non verranno prese in considerazione proposte di intervento con importo inferiore a:

- Euro 50.000,00 per i **Settori A e B** del precedente art. 3 comma 1;

- Euro 200.000,00 per tutti gli altri interventi di cui al **Settore C** del precedente art. 3 comma 1 anche facenti parte di un progetto unitario con integrazione di altri **Settori (A e B)**.

I suddetti cofinanziamenti nazionali saranno assegnati fino ad esaurimento delle risorse di cui sopra.

### Valutazione delle proposte

Ai fini dell'individuazione delle proposte di intervento da ammettere al cofinanziamento viene elaborata una graduatoria unica in base ai criteri e ai parametri indicati di seguito:

A] Rilevanza dei fattori di rischio (da 0 a 40 punti).

Tale criterio viene articolato nelle seguenti componenti:

- numero di vittime ed entità del danno sociale da incidenti stradali nella circoscrizione amministrativa di competenza della Amministrazione (o del raggruppamento di Amministrazioni) proponente (max 10 punti);

- numero di vittime, entità del danno sociale e rilevanza dei fattori di rischio della situazione specifica oggetto di intervento (max 20 punti);

- livello di diffusione regionale o nazionale dei fattori di rischio sui quali si opera (max 5 punti);

- presenza o meno di un'analisi per la individuazione dei suddetti fattori di rischio (max 5 punti).

Per quanto riguarda il punto "b.", laddove la misura proposta abbia un carattere generale e si applichi a tutta la circoscrizione territoriale di competenza del proponente o, comunque, non sia riferibile ad una specifica quota di vittime, si fa riferimento allo stato della sicurezza stradale dell'intera circoscrizione territoriale e si applica lo stesso punteggio attribuito al punto "a".

B] **Capacità di contrasto della proposta** e novità della tipologia di intervento rispetto alle tipologie di intervento più diffuse e consolidate (dallo 0% al 100%). Sono valutate le capacità della proposta di eliminare o ridimensionare i fattori di rischio di cui al precedente punto A], nonché la capacità di innovare ed estendere l'azione a favore della sicurezza stradale sia sotto il profilo tecnico-metodologico, sia sotto il profilo del campo di



applicazione, sia sotto il profilo procedurale-concertativo.

C] **Coerenza delle azioni** del proponente rispetto all'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, con particolare riferimento agli indirizzi del PNSS (dallo 0% al 100%). A tale fine si tiene conto dei seguenti profili, relativo allo stesso soggetto proponente:

- utilizzazione dei proventi da contravvenzioni per migliorare la sicurezza stradale (10%);
- indagini e rilevazioni specifiche sulle condizioni di incidentalità e sui fattori di rischio (5%);
- elaborazione di un rapporto annuale (o con altra cadenza) sullo stato della sicurezza stradale (5%);
- realizzazione e concreta applicazione di intese e accordi con altre istituzioni per condividere, coordinare e rafforzare le misure per il miglioramento della sicurezza stradale (5%);
- presenza e livello di operatività di un Ufficio Sicurezza Stradale (5%);
- presenza e livello di operatività di un Centro di Monitoraggio dedicato in modo specifico alla sicurezza stradale (10%);
- presenza e livello di operatività di una Consulta locale sulla sicurezza stradale (5%);
- elaborazione e attuazione di un Piano o Programma specifico per la sicurezza stradale (5%);
- realizzazione di campagne di informazione e sensibilizzazione per la sicurezza stradale (8%);
- realizzazione di iniziative di educazione alla sicurezza stradale (5%);
- interventi specifici per la messa in sicurezza del sistema stradale (10%);
- interventi a favore della messa in sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e conduttori di ciclomotori e motocicli) (8%);
- interventi sulla regolamentazione del traffico mirati in modo specifico a migliorare la sicurezza stradale (8%);
- partecipazione a programmi e progetti comunitari dedicati alla sicurezza stradale (5%);
- partecipazione al 1° programma del PNSS (2%);
- partecipazione al 2° programma del PNSS (2%);
- eventuali altre iniziative nel campo della sicurezza stradale (2%).

D] **Rafforzamento della capacità di governo** (da 0 a 30 punti). Presenza di azioni e interventi che contribuiscono a rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte del proponente (costituzione di strutture e organismi dedicati alla sicurezza stradale, formazione di strumenti tecnici per la gestione della sicurezza stradale, formazione professionale e delle strutture tecniche, etc.).

E] **Intersectorialità, interistituzionalità, partenariato pubblico-privato** (da 0 a 20 punti). Presenza o meno di azioni multisettoriali, partecipazione di più amministrazioni, partecipazione di organismi privati alla definizione e attuazione del progetto. Completezza della proposta in quanto capace di affrontare tutti gli aspetti del rischio e far partecipare attivamente tutti gli attori che possono contribuire a rimuovere o a ridimensionare i fattori di rischio oggetto di intervento.

F] **Tempestività** (da 0 a 10 punti). Rapidità con la quale l'intervento può essere:

- avviato: immediatamente (3 punti), nel semestre (2 punti), entro l'anno (1 punto), successivamente (0 punti);

- completato: un semestre (7 punti), un anno (5 punti), due anni (3 punti), più di due anni (1 punto).

Per determinare il punteggio complessivo della proposta ai fini della sua collocazione nella graduatoria unica, sui parametri sopra indicati viene applicato il seguente algoritmo:

$$\text{Punteggio} = (A_{(0-40)} \times B_{(0\%-100\%)} + D_{(0-30)} + E_{(0-20)} + F_{(0-10)}) \times C_{(0\%-100\%)}$$

Non verranno ammesse in graduatoria proposte che non raggiungano 10 punti.

Per consentire una più agevole e certa determinazione dei punti, l'Amministrazione proponente dovrà compilare la "Scheda dei parametri qualificanti", pena l'ammissione al cofinanziamento.

### Presentazione delle domande

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

La domanda il Proponente dovrà presentare la "Domanda di partecipazione", **Allegato A** al bando, corredata, pena l'esclusione, di tutta la documentazione indicata nel bando.

Le domande di partecipazione, conformi all'allegato A al bando, corredate di tutti gli allegati richiesti dal bando, firmata dal Sindaco o dal Presidente della Provincia o da un loro delegato che abbia i poteri per impegnare l'amministrazione, **dovranno pervenire**, secondo le modalità previste dal bando, in busta chiusa e sigillata presso la: REGIONE MARCHE, P.F. VIABILITA' E DEMANIO IDRICO – VIA PALESTRO 19 – 60100 ANCONA, con all'esterno recante la dicitura "QUARTO E QUINTO PROGRAMMA ANNUALE DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE", **entro le ore 12.00 del 12° giorno** a decorrere dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale, a pena di esclusione.

Fa in ogni caso fede il protocollo di arrivo della PF Viabilità e Demanio Idrico.

N.B. La presente newsletter ha **solo fini di presentazione divulgativa**. Si consiglia la consultazione dei testi ufficiali pubblicati nel BURM, nella GURI, nei siti internet indicati