



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

DIREZIONE GENERALE PER IL CLIMA E L'ENERGIA

**PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE
DELLA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE (PrIMUS)**

- 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” (di seguito Direzione);
- 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 28 marzo 2018, n. 121, registrato presso la Corte dei Conti il 20 aprile 2018 Reg. 1 Fog. 900, con il quale è stata emanata la Direttiva Generale sull’attività amministrativa e sulla gestione del Ministero per l’anno 2018, che riporta tra gli obiettivi di destinare una quota dei proventi delle aste CO₂ ad un nuovo bando rivolto agli enti locali finalizzato al finanziamento di interventi di mobilità sostenibile che dia attuazione agli impegni assunti in sede comunitaria per la riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti;
- VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 8 agosto 2018 n. 266, recante l’Atto di indirizzo sulle priorità politiche per

l'anno 2019 e il triennio 2019-2021, e in particolare la priorità politica 2 “Rafforzare e mettere a sistema le politiche e i programmi in materia di clima ed energia, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile e al risparmio energetico”;

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

VISTO il Decreto del 27 Marzo 1998 del Ministro dell’Ambiente, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici, della Sanità e dei Trasporti e della Navigazione, recante “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” che ha definito le azioni di governo della mobilità e di mobility management ai fini della prevenzione e riduzione delle emissioni inquinanti dovute al traffico veicolare;

VISTO il Decreto del 20 dicembre 2000 n. 84 del Direttore Generale del Servizio del Servizio IAR del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio, che ha approfondito i temi introdotti dal citato Decreto del 27 marzo 1998 e ha definito le competenze in carico ai mobility manager d’area e aziendali;

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;

VISTE le procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 del 10 luglio 2014 e n. 2015/2043 del 28 maggio 2015 avviate dalla Commissione Europea in merito alla non ottemperanza dell’Italia agli obblighi previsti dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria e in particolare sul mancato rispetto dei valori limite delle concentrazioni di particolato PM₁₀ e ossidi di azoto NO_x su vaste e diffuse aree del territorio nazionale;

VISTO l’articolo 5, commi 1 e 2, della 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” che ha istituito il “Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro” con una dotazione di 35 milioni di euro, al fine di incentivare iniziative di mobilità urbana alternative all’autovettura privata con l’obiettivo di ridurre il traffico, l’inquinamento e la sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e delle sedi di lavoro;

VISTO il Decreto 20 luglio 2016 n. 208 del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che ha dato attuazione alle disposizioni della Legge

28 dicembre 2015, n. 221 definendo le modalità di attuazione del Programma e di valutazione dei progetti;

VISTO che in data 30 dicembre 2015, il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Conferenza delle Regioni e Province autonome e l’Associazione Nazionale dei Comuni italiani – ANCI hanno stipulato un Protocollo “per migliorare la qualità dell’aria, incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni, disincentivare l’utilizzo del mezzo privato, abbattere le emissioni, favorire le misure intese a promuovere l’efficienza energetica” (c.d. Protocollo Antismog);

VISTO il Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e s.m.i. 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”;

VISTA la Legge 7 agosto 1990, n. 241 recante “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi” e in particolare l’articolo 12, secondo il quale la concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi e ausili finanziari e l’attribuzione di vantaggi economici di qualunque genere a persone ed enti pubblici e privati sono subordinate alla predeterminazione da parte delle amministrazioni procedenti, nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, dei criteri e delle modalità cui le amministrazioni stesse devono attenersi;

VISTE le conclusioni del Consiglio Europeo del 23 e 24 ottobre 2014, di approvazione del nuovo Pacchetto Clima-Energia, che stabiliscono che entro il 2030 deve essere conseguito un obiettivo di riduzione delle emissioni europee di CO₂ del 40% rispetto alle emissioni del 1990;

VISTO l’Accordo di Parigi del dicembre 2015 che impegna 177 paesi, tra cui l’Italia, a mantenere l’innalzamento della temperatura globale sotto i 2° C e – se possibile – sotto 1,5° C rispetto ai livelli pre-industriali (anno 1750);

VISTA la Comunicazione 2016/501 del 20 luglio 2016 della Commissione Europea che ha definito la “Strategia europea per una mobilità a basse emissioni” per conseguire gli obiettivi comunitari di riduzione delle emissioni dei gas serra e degli inquinanti atmosferici al 2030 e al 2050, promuovendo la pianificazione di una mobilità urbana sostenibile, l’integrazione della pianificazione del territorio e la considerazione della domanda di mobilità, il trasferimento modale a favore degli spostamenti attivi, a piedi e in bicicletta, dei trasporti pubblici e/o dei sistemi di mobilità condivisa;

VISTO il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 recante “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del

Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi” che ha approvato il Quadro Strategico Nazionale, di durata triennale, finalizzato a favorire la diffusione dei veicoli alimentati con carburanti alternativi, evidenziando la priorità per l’elettricità, l’idrogeno e il gas naturale (GNC e GNL), in una logica di neutralità tecnologica tra queste alimentazioni;

VISTA la Legge 11 dicembre 2016, n. 232 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019” e in particolare l’articolo 1, commi 613-615, in cui si prevede l’approvazione, con il concerto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile con una dotazione di 3,7 miliardi di Euro dal 2019 al 2033 e destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, per conseguire il miglioramento della qualità dell’aria e la riduzione delle emissioni climalteranti, nonché il sostegno della filiera produttiva operante in Italia;

VISTO che in data 9 giugno 2017, il Ministro dell’Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare e i Presidenti delle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto hanno sottoscritto il Nuovo Accordo di Programma per l’adozione coordinata e congiunta di misure per il miglioramento della qualità dell’aria nel bacino padano, nell’ambito del quale il Ministero si è assunto, tra gli altri, l’impegno di promuovere le opportune iniziative, anche a carattere legislativo, al fine di accelerare nel medio periodo la progressiva diffusione di veicoli a basse e/o nulle emissioni, in sostituzione di tecnologie tradizionali quali ad esempio il diesel;

VISTO il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, n. 397 recante “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”;

VISTO che con Decreto del 10 novembre 2017 di concerto tra il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Ambiente e della Tutela e del Territorio e del Mare, il Governo italiano ha approvato la Strategia Energetica Nazionale che fissa per il 2030, con riferimento al settore dei trasporti, gli obiettivi di ridurre del 20% le emissioni di gas serra rispetto allo scenario base, di ridurre di 3Mtep gli impieghi finali di energia rispetto allo scenario base e di raggiungere una quota del 21% degli impieghi finali di energia prodotta da fonti rinnovabili;

VISTA la Legge 11 gennaio 2018, n. 2 recante “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” che prevede a carico dei Comuni la predisposizione e adozione

dei piani urbani della mobilità ciclistica, denominati biciplan, quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS);

VISTI i dati dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale - ISPRA 2017, secondo i quali il settore dei trasporti su strada in Italia contribuisce alle emissioni totali di gas serra nella misura del 23% circa (di cui il 60% circa attribuibile alle autovetture), alle emissioni di ossidi di azoto per circa il 50% e alle emissioni di particolato per circa il 13%;

CONSIDERATO che l'Italia presenta un parco circolante autovetture, al 31 dicembre 2017, di oltre 38 milioni di autovetture, delle quali oltre la metà presenta un'anzianità di almeno dieci anni (Fonte ACI, 2018);

CONSIDERATO che l'Italia risulta, tra i principali Paesi europei, il Paese con il più elevato rapporto tra numero di autovetture e popolazione residente, superiore di oltre il 10% rispetto alla Germania e di oltre il 30% rispetto alla Francia e al Regno Unito (Fonte: EUROSTAT, 2017);

RITENUTO che l'elevato numero degli autoveicoli circolanti in Italia e il progressivo incremento della loro anzianità media richiede il sostegno di azioni rivolte all'utilizzo di soluzioni alternative al ricorso all'autovettura privata negli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro, al fine di conseguire risultati apprezzabili di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti nelle aree urbane;

RITENUTO che il sostegno di azioni rivolte all'utilizzo di soluzioni alternative al ricorso all'autovettura privata negli spostamenti sistematici tra casa e scuola e tra casa e lavoro trovi una significativa efficacia nei Comuni di medie e grandi dimensioni in cui coesistono rilevanti criticità di congestione del traffico, inquinamento atmosferico e incidentalità stradale;

RITENUTO che criticità rilevanti in termini di congestione del traffico, inquinamento atmosferico e incidentalità stradale nei Comuni sussistano effettivamente nei Comuni con oltre 50.000 abitanti, i quali rappresentano circa l'80% dei comuni capoluogo di provincia e nei quali risiede circa il 35% dell'intera popolazione nazionale ed è presente il 25% del parco circolante delle autovetture (Fonti. ISTAT e ISPRA, 2017);

CONSIDERATO che peraltro il 55% dei Comuni con oltre 50.000 abitanti sono ricompresi nelle zone e agglomerati definiti nelle procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 e/o n. 2015/2043 concernenti la non ottemperanza agli obblighi previsti dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;

RITENUTO pertanto, alla luce delle precedenti considerazioni, di dover ampliare il numero dei potenziali Comuni beneficiari rispetto a quello già stabilito nel citato "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-

scuola e casa-lavoro”, in cui si prevedeva il finanziamento di progetti riferiti ad ambiti territoriali con popolazione superiore a 100.000 abitanti, adottando a riferimento la platea di Comuni con oltre 50.000 abitanti, di fatto aumentando in modo rilevante i potenziali beneficiari;

CONSIDERATO che le azioni rivolte alla promozione della mobilità ciclistica, della mobilità condivisa e del mobility management rientrano nell’elenco di priorità individuate nella Dichiarazione “Inizio di una nuova era per una mobilità pulita, sicura ed economica per l’Europa” elaborata nell’ambito del Consiglio informale dei Ministri europei dell’ambiente e dei trasporti svoltosi a Graz dal 28 al 30 ottobre 2018;

RITENUTO che il sostegno alle azioni rivolte alla promozione della mobilità ciclistica, della mobilità condivisa e del mobility management rappresenti una misura complementare all’attuazione del citato Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile previsto dalla Legge 232/2016, al fine di incrementare l’utilizzo di modi di trasporto sostenibili e tra loro integrati e incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni;

VISTO l’articolo 19, comma 6 del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30 “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” e s.m.i., che prevede che i proventi delle aste siano destinati a una serie di misure aggiuntive rispetto agli oneri complessivamente derivanti a carico della finanza pubblica dalla normativa vigente, tra le quali ridurre le emissioni dei gas a effetto serra, favorire l’adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici, incrementare l’efficienza energetica, incoraggiare il passaggio a modalità di trasporto pubblico a basse emissioni;

TENUTO CONTO dell’elenco di proposte sulla mobilità sostenibile nelle città pervenuto dall’Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI) in data 13 dicembre 2018, nel quale si rappresenta l’opportunità di sostenere nelle città, anche di medie e medio-piccole dimensioni, le azioni rivolte alla promozione della mobilità ciclistica, della mobilità condivisa e del mobility management;

CONSIDERATO al riguardo che la disponibilità finanziaria, quale dotazione effettiva del Programma, impone di adottare solo in parte le predette proposte dell’ANCI al fine di conseguire risultati significativi;

VISTA la nota prot. INF.TPL-U-9800 del 14 dicembre 2018 del Direttore Generale della Direzione per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che segnala l’opportunità di finanziare interventi per la mobilità sostenibile nelle città a condizione che i Comuni richiedenti i finanziamenti si assumano l’impegno

di procedere alla gestione e alla manutenzione straordinaria degli impianti realizzati, nonché, per le città con popolazione superiore a 100.000 abitanti, che gli interventi proposti siano in linea con il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) predisposto secondo i criteri uniformi previsti dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, n. 397;

VISTA la nota prot. 21382 del 20 dicembre 2018 della Divisione IV – Inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico della Direzione Generale per i Rifiuti e l’Inquinamento del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare relativa all’elenco dei Comuni ricompresi nelle zone e agglomerati definiti nelle procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 e/o n. 2015/2043 concernenti la non ottemperanza agli obblighi previsti dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa;

DECRETA

Articolo 1

Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile (PrIMUS)

1. Il Programma incentiva scelte di mobilità urbana alternative all’impiego di autovetture private, favorendo la diffusione di forme di mobilità a basso impatto ambientale e di condivisione dei veicoli, nonché la propensione al cambiamento delle abitudini e dei comportamenti dei cittadini in favore della mobilità sostenibile.
2. Il Programma, in linea con gli obiettivi nazionali e comunitari di riduzione di gas serra, delle emissioni di particolato e di ossidi di azoto derivanti dal settore dei trasporti, è finalizzato alla riduzione del traffico veicolare su strada attraverso l’incentivazione della mobilità ciclistica, del trasporto condiviso e del mobility management.

Articolo 2

Soggetti destinatari del Programma

1. I Soggetti destinatari del Programma sono i Comuni con popolazione residente non inferiore a 50.000 abitanti.

2. La popolazione di cui al precedente comma 1 è determinata secondo i criteri previsti dall'articolo 156, comma 2, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267.
3. Il Programma prevede una premialità per i Comuni riportati nell'Allegato 1 e ricadenti nelle zone e agglomerati definiti nelle procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 e/o n. 2015/2043 concernenti la non ottemperanza agli obblighi previsti dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

Articolo 3

Azioni cofinanziabili e Progetto Operativo di Dettaglio (P.O.D.)

1. Sono cofinanziabili i Progetti Operativi di Dettaglio (P.O.D.) riferiti alle seguenti azioni:
 - a) realizzazione di nuove piste ciclabili in grado di rispondere alla domanda di spostamenti urbani casa-scuola e casa-lavoro;
 - b) sviluppo della sharing mobility in ambito urbano;
 - c) sviluppo delle attività di mobility management presso le sedi delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche), delle Amministrazioni territoriali, delle scuole e delle università.
2. I soggetti di cui all'articolo 2, comma 1 possono presentare un unico P.O.D. riferito ad una sola delle tre azioni di cui al precedente comma 1, oppure, in alternativa, due distinti P.O.D., uno riferito all'azione di cui al precedente comma 1, lettera b) e uno riferito all'azione di cui al precedente comma 1, lettera c).
3. I P.O.D., di cui al precedente comma 1, possono prevedere la realizzazione di uno o più interventi riferiti alla stessa azione, come specificati nell'Allegato 2.

Articolo 4

Termini e modalità per la presentazione dei P.O.D.

1. I P.O.D. di cui all'articolo 3 devono pervenire alla Direzione, a pena di irricevibilità, a mezzo Posta Elettronica Certificata – PEC all'indirizzo primus@pec.minambiente.it entro e non oltre 120 (centoventi) giorni a partire 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. Il campo "Oggetto" della PEC di trasmissione deve riportare la seguente dicitura:

- “*PrIMUS – azione a)*”, nel caso di P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera a);
 - “*PrIMUS – azione b)*”, nel caso di P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b);
 - “*PrIMUS – azione c)*”, nel caso di P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera c).
3. È consentito trasmettere più PEC relative a un unico P.O.D., fino a un massimo di 5. In tal caso, di seguito alla dicitura di cui al precedente comma 2, le singole PEC inviate devono riportare nell’ “Oggetto” il numero progressivo rispetto al numero totale degli invii (es. “1 di 5”, “2 di 5”).
 4. In caso di presentazione di più P.O.D. relativi alla stessa azione da parte dello stesso soggetto di cui all’articolo 2, comma 1 è considerato ricevibile il solo ultimo P.O.D. pervenuto in ordine temporale e comunque entro i termini di cui al precedente comma 1.
 5. Sono irricevibili i P.O.D. presentati oltre i termini e in difformità rispetto al comma 1 del presente articolo.
 6. Sono inammissibili alla valutazione:
 - a) i P.O.D. presentati da soggetti diversi da quelli indicati nell'articolo 2, comma 1;
 - b) i P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera a) difformi da quanto stabilito al punto 1 dell’Allegato 2;
 - c) i P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b) difformi da quanto stabilito al punto 2 dell’Allegato 2;
 - d) i P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera c) difformi da quanto stabilito al punto 3 dell’Allegato 2;
 - e) i P.O.D. presentati in difformità da quanto stabilito dall’articolo 3 comma 2.

Articolo 5

Finanziamento del Programma

1. L’onere derivante dall’attuazione del Programma è fissato nel limite massimo di Euro 16.000.000,00.
2. Per il cofinanziamento dei P.O.D. di cui all’articolo 3 sono destinati Euro 15.000.000,00, al cui onere 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 e 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. Con Decreto della Direzione si provvede ad assumere il relativo impegno di spesa.

3. Le ulteriori risorse pari a Euro 1.000.000,00, a valere sul Capitolo 8406 PG 1 - "Promozione e valutazione di misure e di programmi relativi ai settori della mobilità,... " - 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" - Azione 2 "Interventi per la mobilità sostenibile e per l'efficientamento e il risparmio energetico", sono destinate alla realizzazione di attività di assistenza, monitoraggio e informazione a favore dei soggetti destinatari del Programma, nonché per integrare le risorse di cui al comma 4.

Tale spesa, a valere sul summenzionato Capitolo, graverà per Euro 711.266,00 sulle risorse iscritte nel conto dei residui e conservate quali residui di stanziamento e per Euro 288.734,00 sulle risorse stanziato in bilancio nell'esercizio finanziario 2018.

4. Le eventuali risorse residue risultanti dalla differenza tra le risorse di cui al precedente comma 2 e quelle destinate a coprire integralmente il cofinanziamento ministeriale dei P.O.D. secondo l'ordine di graduatoria di cui al successivo articolo 11, possono essere destinate al cofinanziamento integrale di ulteriori P.O.D. presentati da Comuni idonei ma non beneficiari, sulla base dello scorrimento della graduatoria di cui al successivo articolo 11 nel rispetto del seguente ordine di priorità: azione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a); azione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b); azione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c).
5. Eventuali ulteriori risorse, aggiuntive rispetto allo stanziamento di cui al precedente comma 2, potranno essere ripartite con i requisiti e i criteri di cui al precedente comma 4.
6. Una quota fino al 4% delle risorse di cui al precedente comma 3 è destinata alla realizzazione di un quadro conoscitivo delle infrastrutture ciclabili esistenti nei Comuni capoluogo di Provincia e individuazione di un set minimo di servizi e di infrastrutture da realizzare al fine di sviluppare la mobilità ciclistica in ambito urbano.

Articolo 6

Documentazione da presentare

1. I soggetti di cui all'articolo 2, comma 1 trasmettono alla Direzione, secondo i termini e le modalità di cui all'articolo 4, la seguente documentazione:
 - a) nota di trasmissione del P.O.D. firmata dal legale rappresentante del Comune istante, o da un funzionario appositamente delegato con Decreto Sindacale. Detta nota deve contenere:
 - l'indicazione del dirigente responsabile dell'ufficio comunale competente e i relativi recapiti istituzionali;
 - l'elenco degli eventuali contributi di cui il Comune istante intende avvalersi per il tramite dei soggetti di cui al successivo articolo 7;
 - l'elenco dei documenti previsti nelle successive lettere b), c), d) ed e);
 - b) la Deliberazione di Giunta Comunale o di Consiglio Comunale che:
 - approva il P.O.D. redatto sulla base dell'apposito modulo di cui all'Allegato 3;
 - approva la documentazione di cui all'Allegato 2 relativa all'azione per la quale si richiede il cofinanziamento;
 - attesta la disponibilità a cofinanziare il P.O.D. per la quota del costo complessivo non coperta dal cofinanziamento ministeriale richiesto, nel rispetto delle disposizioni di cui al successivo articolo 7;
 - attesta l'impegno del Comune istante a procedere alla gestione e alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti realizzati con il P.O.D. con risorse a proprio carico e non incluse nel costo complessivo del P.O.D.;
 - attesta, per i P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a) presentati dai Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, che gli interventi proposti sono in linea con il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) predisposto secondo i criteri uniformi previsti dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3 comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257";
 - c) il P.O.D. redatto sulla base dell'apposito modulo di cui all'Allegato 3;
 - d) la documentazione di cui all'Allegato 2 relativa all'azione per la quale si richiede il cofinanziamento;
 - e) le copie di eventuali decreti sindacali di delega.
2. Il Ministero può richiedere ai soggetti proponenti di cui all'articolo 2, comma 1 la trasmissione di documentazione integrativa e/o di rettifica sulla base delle indicazioni della Commissione di valutazione di cui al successivo articolo 9.

Articolo 7

Limiti di cofinanziamento

1. All'azione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a) sono destinate risorse nel limite massimo di Euro 10.000.000,00. Ciascun P.O.D. è cofinanziato dal Ministero nella misura compresa tra Euro 300.000,00 ed Euro 600.000,00 fino al limite massimo del 75% del costo complessivo. L'importo di P.O.D. non a carico del Ministero è cofinanziato dai soggetti di cui all'articolo 2, comma 1 che possono avvalersi a tal fine, totalmente o parzialmente e secondo la normativa vigente, di contributi anche finanziari delle società da loro partecipate. Non sono ammessi cofinanziamenti provenienti da altri soggetti pubblici o privati.
2. All'azione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b) sono destinate risorse nel limite massimo di Euro 3.500.000,00. Ciascun P.O.D. è cofinanziato dal Ministero nella misura compresa tra Euro 150.000,00 ed Euro 300.000,00 fino al limite massimo del 75% del costo complessivo. L'importo di P.O.D. non a carico del Ministero è cofinanziato dai soggetti di cui all'articolo 2, comma 1 che possono avvalersi a tal fine, totalmente o parzialmente e secondo la normativa vigente, di contributi anche finanziari delle società loro partecipate e/o delle società che gestiscono servizi di bike sharing, scooter sharing e car sharing e/o delle società che gestiscono servizi di trasporto pubblico. Non sono ammessi cofinanziamenti provenienti da altri soggetti pubblici o privati.
3. All'azione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c) sono destinate risorse nel limite massimo di Euro 1.500.000,00. Ciascun P.O.D. è cofinanziato dal Ministero nella misura compresa tra Euro 60.000,00 ed Euro 90.000,00 fino al limite massimo del 75% del costo complessivo. L'importo di P.O.D. non a carico del Ministero è cofinanziato dai soggetti di cui all'articolo 2, comma 1 che possono avvalersi a tal fine, totalmente o parzialmente e secondo la normativa vigente, di contributi anche finanziari delle società loro partecipate, e/o delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche), e/o delle Amministrazioni territoriali, e/o delle università e/o degli istituti scolastici interessati. Non sono ammessi cofinanziamenti provenienti da altri soggetti pubblici o privati.

Articolo 8

Ammissibilità dei costi

1. Per i P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a) sono ammissibili i seguenti costi:
 - a) le spese documentate di progettazione e spese tecniche risultanti dal livello di progettazione approvato, ai sensi dell'articolo 23 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50;

- b) le spese documentate per lavori e forniture risultanti dal livello di progettazione approvato, ai sensi dell'articolo 23 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, che devono includere anche quelle per i sistemi di illuminazione e i sistemi di videosorveglianza delle piste ciclabili. Dette spese possono includere anche quelle per velostazioni, punti di deposito e rastrelliere per biciclette;
 - c) le spese documentate per istruttoria e gestione amministrativa degli incentivi e/o dei buoni mobilità per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita, nel limite massimo di Euro 7.500,00;
 - d) l'importo complessivo degli incentivi e/o dei buoni mobilità per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita, così come definite dall'articolo 50 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, da corrispondere ai cittadini residenti nel Comune istante. Gli incentivi e/o i buoni mobilità per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita potranno essere concessi nel limite massimo pari al 15% del costo complessivo del P.O.D e per un importo pro capite, una tantum, non superiore a Euro 400,00;
 - e) le spese documentate di promozione degli interventi previsti nel P.O.D. nel limite massimo di Euro 10.000,00;
 - f) le spese documentate per attività di monitoraggio dei benefici ambientali nel limite massimo di Euro 15.000,00.
2. Sono ammissibili i costi del personale riferiti alle spese di cui al comma 1, con eccezione di quelli relativi al punto d), purché documentati da fatture o da lettere di incarico con l'indicazione delle attività previste nel P.O.D. e del compenso attribuito e sostenuti in data successiva alla comunicazione del trasferimento delle risorse di cui al comma 1 del successivo articolo 12.
3. Per i P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a) non sono ammissibili:
- a) i costi per espropri, acquisto e locazione di terreni e fabbricati;
 - b) gli oneri relativi all'Imposta sul Valore Aggiunto, se sostenuti da soggetti titolari di Partita IVA tenuti agli adempimenti di liquidazione della stessa imposta;
 - c) altri oneri non ricompresi tra quelli indicati al precedente comma 1.
4. Per i P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b) sono ammissibili i seguenti costi:
- a) le spese documentate di progettazione e spese tecniche relative alla realizzazione di aree di sosta riservate alla sharing mobility risultanti dal livello di progettazione approvato, ai sensi dell'articolo 23 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50;
 - b) le spese documentate per lavori e forniture relative alla realizzazione di aree di sosta riservate alla sharing mobility risultanti dal livello di progettazione

approvato, ai sensi dell'articolo 23 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, incluse anche le eventuali spese per infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, sistemi di videosorveglianza, sistemi di illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale, servizi di infomobilità, rastrelliere per biciclette;

- c) le spese documentate per istruttoria e gestione amministrativa degli incentivi e/o dei buoni mobilità per l'uso di servizi di sharing mobility nel limite massimo di Euro 7.500,00;
- d) l'importo complessivo degli incentivi e/o dei buoni mobilità per l'uso di servizi di sharing mobility, da corrispondere a cittadini iscritti per la prima volta ai suddetti servizi.

L'incentivo potrà essere concesso per un importo pro capite, una tantum:

- non superiore a Euro 50,00 per l'uso di servizi di bike sharing;
- non superiore a Euro 100,00 per l'uso di servizi di scooter sharing;
- non superiore a Euro 200,00 per l'uso di servizi di car sharing;

- e) le spese documentate di promozione degli interventi previsti nel P.O.D. nel limite massimo di Euro 10.000,00;
- f) le spese documentate per attività di monitoraggio dei benefici ambientali nel limite massimo di Euro 7.500,00.

5. Sono ammissibili i costi del personale riferiti alle spese di cui al comma 4, con eccezione di quelli relativi al punto d), purché documentati da fatture o da lettere di incarico con l'indicazione delle attività previste nel P.O.D. e del compenso attribuito e sostenuti in data successiva alla comunicazione del trasferimento delle risorse di cui al comma 1 del successivo articolo 12.

6. Per i P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b) non sono ammissibili:

- a) i costi per espropri, acquisto e locazione di terreni e fabbricati;
- b) gli oneri relativi all'Imposta sul Valore Aggiunto, se sostenuti da soggetti titolari di Partita IVA tenuti agli adempimenti di liquidazione della stessa imposta;
- c) altri oneri non ricompresi tra quelli indicati al precedente comma 4.

7. Per i P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c) sono ammissibili i seguenti costi:

- a) le spese documentate per l'organizzazione di iniziative di pedibus e/o bicibus nella misura massima di Euro 7.500,00 per linea di percorso e comunque nel limite massimo di Euro 30.000,00;
- b) la concessione di incentivi e/o buoni mobilità alle famiglie residenti nel Comune istante finalizzati a sviluppare i servizi di trasporto scuolabus. L'incentivo potrà essere concesso per un importo pro capite, una tantum, non superiore a Euro 150,00;

- c) le spese documentate per applicazioni informatiche destinate alla implementazione e/o gestione di iniziative di car pooling a scala comunale nel limite massimo di Euro 5.000,00;
 - d) le spese documentate per la fruizione di servizi di bike sharing e/o scooter sharing e/o car sharing da parte delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche), delle Amministrazioni territoriali, nonché delle scuole e delle università;
 - e) le spese documentate per la fornitura e messa in opera di punti di deposito/rastrelliere per biciclette, all'interno o in prossimità delle sedi delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche), delle Amministrazioni territoriali, nonché delle scuole e delle università;
 - f) le spese documentate, nel limite massimo di Euro 30.000,00, per la realizzazione di attività di formazione sulla mobilità sostenibile e sulla sicurezza stradale rivolte agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado:
 - per un numero minimo di 6 ore di lezione per studente partecipante;
 - nel limite massimo di 10,00 Euro/ora per studente partecipante;
 - g) le spese documentate di promozione degli interventi previsti nel P.O.D. nel limite massimo di Euro 2.500,00;
 - h) le spese documentate per istruttoria e gestione amministrativa del P.O.D. nel limite massimo di Euro 5.000,00;
 - i) le spese per attività di monitoraggio dei benefici ambientali nel limite massimo di Euro 5.000,00.
8. Sono ammissibili i costi del personale riferiti alle spese di cui al comma 7, con eccezione di quelli relativi al punto b) e al punto d), purché documentati da fatture o da lettere di incarico con l'indicazione delle attività previste nel P.O.D. e del compenso attribuito e sostenuti in data successiva alla comunicazione del trasferimento delle risorse di cui al comma 1 del successivo articolo 12.
9. Per i P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c) non sono ammissibili:
- a) i costi per espropri, acquisto e locazione di terreni e fabbricati;
 - b) le spese di progettazione;
 - c) gli oneri relativi all'Imposta sul Valore Aggiunto, se sostenuti da soggetti titolari di Partita IVA tenuti agli adempimenti di liquidazione della stessa imposta;
 - d) spese per l'acquisto di veicoli a motore;
 - e) altri oneri non ricompresi tra quelli indicati al precedente comma 7.

Articolo 9

Commissione per la valutazione dei P.O.D.

1. La valutazione dei P.O.D., condotta sulla base dei criteri previsti dall'articolo 10, è effettuata da apposita Commissione nominata con Decreto del Direttore

Generale della Direzione. La Commissione valuta altresì le proposte di modifica dei P.O.D. ai sensi di quanto previsto dall'articolo 13.

Articolo 10

Criteri e parametri per la valutazione dei P.O.D.

1. Per la valutazione dei P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a) si applicano i seguenti criteri:

Criterio I: Fattibilità

Il punteggio sarà attribuito sulla base dei seguenti parametri:

- I-a) *livello di progettazione approvato*: dal livello minimo richiesto (pari al progetto di “fattibilità tecnica ed economica”) al livello auspicato (pari al “progetto esecutivo”) nel rispetto dei requisiti previsti dall'articolo 23 del D.Lgs. 50/2016. È valutato “*non idoneo*” il livello di progettazione minimo richiesto non approvato entro i termini previsti dall'articolo 4, comma 1;
- I-b) *cronoprogramma e iter tecnico-amministrativo*: descrizione delle fasi attuative del P.O.D. e relativa tempistica (approvazione progetto definitivo, approvazione progetto esecutivo; pubblicazione bando di gara; aggiudicazione lavori; consegna lavori; ultimazione lavori; iter procedurale di erogazione degli incentivi e/o buoni mobilità per l'acquisto di biciclette, criteri e modalità di selezione dei beneficiari; azioni di promozione degli interventi previsti nel P.O.D. e azioni di monitoraggio);
- I-c) *inclusione dell'intervento negli strumenti di pianificazione dei trasporti*:
 - Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) di cui al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, n. 397;
 - Piani urbani della mobilità ciclistica (Biciplan) di cui all'articolo 6 della Legge 11 gennaio 2018, n. 2.

Criterio II: Caratteristiche tecniche

Il punteggio sarà attribuito sulla base dei seguenti parametri:

- II-a) *piste ciclabili*: documentazione tecnica e cartografica di progetto, da cui si evincano:
 - larghezza e lunghezza di ogni pista ciclabile;
 - tipologia degli elementi di separazione dal traffico veicolare per ogni pista ciclabile;
 - segnaletica orizzontale e verticale;
 - numero di corpi illuminanti e loro distanziamento lungo l'estensione di ogni pista ciclabile;

- sistemi di videosorveglianza, con eventuale sistema di sanzionamento, lungo ogni pista ciclabile;
 - numero e caratteristiche di velostazioni, punti di deposito e rastrelliere per biciclette in prossimità di ogni pista ciclabile;
 - connessione con la rete ciclabile esistente;
 - connessione con stazioni del trasporto pubblico e/o dei poli attrattori/generatori di traffico e/o con le aree di parcheggio;
 - domanda potenziale di trasporto;
- II-b) *incentivi e/o buoni mobilità*: numero e importo unitario degli incentivi e/o dei buoni mobilità per l’acquisto di biciclette a pedalata assistita.

Criterion III: Copertura finanziaria

Il punteggio sarà attribuito sulla base della percentuale del costo complessivo non a carico del Ministero, fermo restando quanto previsto al precedente articolo 8.

Criterion IV: Benefici ambientali attesi

Il punteggio sarà attribuito sulla base delle stime ex-ante delle riduzioni delle emissioni climalteranti e inquinanti derivanti dalla realizzazione del P.O.D., elaborate anche sulla base delle indicazioni presenti nell’apposito modulo dell’Allegato 3.

2. Per la valutazione dei P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b) si applicano i seguenti criteri:

Criterion I: Fattibilità

Il punteggio sarà attribuito sulla base dei seguenti parametri:

- I-a) *livello di progettazione approvato*: dal livello minimo richiesto (pari al progetto di “fattibilità tecnica ed economica”) al livello auspicato (pari al “progetto esecutivo”) nel rispetto dei requisiti previsti dall’articolo 23 del D.Lgs. 50/2016. È valutato non idoneo il livello di progettazione minimo richiesto non approvato entro i termini previsti dall’articolo 4, comma 1;
- I-b) *cronoprogramma e iter tecnico-amministrativo*: descrizione delle fasi attuative del P.O.D. e relativa tempistica (approvazione progetto definitivo, approvazione progetto esecutivo; pubblicazione bando di gara; aggiudicazione lavori; consegna lavori; ultimazione lavori; iter procedurale di erogazione degli incentivi e/o buoni mobilità per l’uso di servizi di sharing mobility, criteri e modalità di selezione dei beneficiari; azioni di promozione degli interventi previsti nel P.O.D. e azioni di monitoraggio).

Criterion II: Caratteristiche tecniche

Il punteggio sarà attribuito sulla base dei seguenti parametri:

- II-a) *aree di sosta per la sharing mobility*: documentazione tecnica e cartografica di progetto, da cui si evincano:

- numero di nuovi stalli di sosta destinati ai servizi di bike sharing e/o scooter sharing e/o car sharing;
- localizzazione in prossimità delle stazioni del trasporto pubblico e/o dei poli attrattori/generatori di traffico;
- numero e tipologia di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici;
- sistemi di videosorveglianza;
- segnaletica orizzontale e verticale;
- sistemi di infomobilità;
- sistemi di illuminazione;
- numero e tipologia di rastrelliere per biciclette, anche non destinate ai servizi di bike sharing.

Sarà attribuito un maggior punteggio ai progetti che prevedano aree di sosta per la sharing mobility attrezzate con infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici e/o realizzate in parcheggi esistenti.

– II-b) *incentivi e/o buoni mobilità:*

- numero e importo unitario degli incentivi e/o buoni mobilità previsti per i cittadini iscritti per la prima volta ai servizi di bike sharing e/o scooter sharing e/o car sharing;
- numero di veicoli e stalli di sosta destinati ai servizi di bike sharing e/o scooter sharing e/o car sharing presenti nel Comune istante.

Criterion III: Copertura finanziaria

Il punteggio sarà attribuito sulla base della percentuale del costo complessivo non a carico del Ministero, fermo restando quanto previsto al precedente articolo 8.

Criterion IV: Benefici ambientali attesi

Il punteggio sarà attribuito sulla base delle stime ex-ante delle riduzioni delle emissioni climalteranti e inquinanti derivanti dalla realizzazione del P.O.D., elaborate anche sulla base delle indicazioni presenti nell'apposito modulo dell'Allegato 3.

3. Per la valutazione dei P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c) si applicano i seguenti criteri:

Criterion I: Fattibilità

Il punteggio sarà attribuito sulla base della descrizione delle fasi attuative del P.O.D., della relativa tempistica, delle azioni di promozione degli interventi previsti nel P.O.D. e delle azioni di monitoraggio.

Criterion II: Caratteristiche tecniche

Il punteggio sarà attribuito sulla base della descrizione degli elementi che caratterizzano il P.O.D. e in particolare:

- numero di studenti per ciascuna sede scolastica e/o universitaria interessata dal P.O.D.;
- numero di dipendenti per ciascuna sede delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche) e/o delle Amministrazioni territoriali interessate dal P.O.D.;
- caratteristiche dei servizi di pedibus e/o bicibus (numero di linee, lunghezza di ogni linea, numero di studenti coinvolti per linea, numero di giorni operativi per linea, modalità di organizzazione del servizio);
- numero di alunni destinatari di incentivi e/o buoni mobilità per la fruizione del servizio di scuolabus;
- valore degli incentivi e/o dei buoni mobilità per la fruizione del servizio di scuolabus;
- caratteristiche delle iniziative di car pooling e descrizione delle relative applicazioni informatiche;
- modalità di fruizione dei servizi aziendali di bike sharing e/o scooter sharing e/o car sharing da parte delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche) e/o delle Amministrazioni territoriali, nonché delle scuole e delle università;
- numero e tipologia di punti di deposito/rastrelliere per biciclette collocate all'interno o in prossimità delle sedi delle Amministrazioni dello Stato (sedi centrali e periferiche), delle Amministrazioni territoriali, nonché delle scuole e delle università;
- numero di studenti destinatari delle attività di formazione distinti tra scuole dell'infanzia, primarie e secondarie; numero ore di formazione; tipologia di attività formativa (lezioni frontali, laboratori, ecc.).

Criterio III: Copertura finanziaria

Il punteggio sarà attribuito sulla base della percentuale del costo complessivo non a carico del Ministero, fermo restando quanto previsto al precedente articolo 8.

Criterio IV: Benefici ambientali attesi

Il punteggio sarà attribuito sulla base delle stime ex-ante delle riduzioni delle emissioni climalteranti e inquinanti derivanti dalla realizzazione del P.O.D., elaborate anche sulla base delle indicazioni presenti nell'apposito modulo dell'Allegato 3.

4. Il punteggio di ciascun POD sarà determinato sommando i punteggi assegnati a ciascun criterio di valutazione. Ciascun punteggio sarà attribuito in relazione a 5 fasce di merito (dalla "FASCIA A" corrispondente alla valutazione "non idoneo", alla "FASCIA E" corrispondente alla valutazione "ottimo") come indicate in tabella.

P.O.D. di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), lettera b), lettera c)					
CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTEGGI				
	FASCIA A	FASCIA B	FASCIA C	FASCIA D	FASCIA E
I Fattibilità	0	1-6	7-12	13-18	19-24
II Caratteristiche tecniche	0	1-6	7-12	13-18	19-24
III Copertura finanziaria	0	1-4	5-8	9-12	13-16
IV Benefici ambientali attesi	0	1-4	5-8	9-12	13-16

Non sono ammessi a cofinanziamento:

- a) i P.O.D. che abbiano conseguito un punteggio complessivo inferiore a 32 punti;
 - b) i P.O.D. che abbiano conseguito un punteggio inferiore a 12 punti relativamente al criterio I;
 - c) i P.O.D. che abbiano conseguito un punteggio inferiore a 12 punti relativamente al criterio II;
 - d) i P.O.D. che abbiano conseguito un punteggio inferiore a 5 punti relativamente al criterio IV.
5. È assegnata una premialità **pari a 20 punti** ai P.O.D. presentati da Comuni ricadenti nelle zone e agglomerati definiti nelle procedure di infrazione comunitaria di cui all'Allegato 1, che abbiano conseguito un punteggio complessivo di almeno 32 punti.

Articolo 11

Individuazione dei Comuni beneficiari

1. Con Decreto della Direzione si provvede all'approvazione della graduatoria dei P.O.D., distinta per ciascuna delle azioni di cui all'articolo 3, comma 1, con conseguente ripartizione delle risorse a favore dei Comuni beneficiari. Il Decreto è sottoposto alla registrazione presso gli Organi di controllo.

Articolo 12

Trasferimento delle risorse

1. La Direzione notifica a ciascun Comune beneficiario il Decreto di approvazione della graduatoria di cui all'articolo 11 e trasferisce con proprio Decreto al Comune beneficiario una prima quota, a titolo di anticipazione, pari al 30% del cofinanziamento attribuito. Qualora si renda opportuna la regolazione delle attività con apposito atto esecutivo da stipularsi tra la Direzione e il Comune, detto

trasferimento è effettuato dalla Direzione previa registrazione da parte degli Organi di controllo del Decreto di approvazione del medesimo atto esecutivo.

2. A seguito della presentazione, da parte del dirigente responsabile dell'ufficio competente del Comune beneficiario, di una richiesta di trasferimento di risorse con l'allegata documentazione, predisposta ai sensi dell'articolo 15, che attesti uno stato di avanzamento contabile delle attività pari al 25% del costo complessivo del P.O.D., la Direzione verifica le condizioni per l'approvazione di detta richiesta e, con Decreto, trasferisce al Comune beneficiario una seconda quota pari al 25% del cofinanziamento attribuito.
3. A seguito della presentazione, da parte del dirigente responsabile dell'ufficio competente del Comune beneficiario, di una richiesta di trasferimento di risorse con l'allegata documentazione, predisposta ai sensi dell'articolo 15, che attesti uno stato di avanzamento contabile delle attività pari al 50% del costo complessivo del P.O.D., la Direzione verifica le condizioni per l'approvazione di detta richiesta e, con Decreto, trasferisce al Comune beneficiario una terza quota pari al 25% del cofinanziamento attribuito.
4. A seguito della presentazione, da parte del dirigente responsabile dell'ufficio competente del Comune beneficiario, di una richiesta di trasferimento di risorse con l'allegata documentazione, predisposta ai sensi dell'articolo 15, che attesti uno stato di avanzamento contabile delle attività pari al 100% del costo complessivo del P.O.D., la Direzione verifica le condizioni per l'approvazione di detta richiesta e, con Decreto, trasferisce al Comune beneficiario, a saldo, il cofinanziamento residuo spettante.
5. Il Comune beneficiario può altresì richiedere il trasferimento del saldo del cofinanziamento assegnato anche qualora il dirigente responsabile dell'ufficio competente produca una documentazione, predisposta ai sensi dell'articolo 15, che riporti uno stato di avanzamento contabile conclusivo inferiore al 100% del costo complessivo del P.O.D., a condizione che a tale documentazione sia allegata anche una dichiarazione di rinuncia al cofinanziamento in misura proporzionale all'importo complessivo non rendicontato. In tal caso la Direzione verifica le condizioni per l'approvazione di detta richiesta e, con Decreto, trasferisce al Comune beneficiario, a saldo, il cofinanziamento residuo spettante.

Articolo 13 **Modifiche del P.O.D.**

1. Le proposte di modifica dei P.O.D. potranno essere richieste da parte dei Comuni beneficiari nei casi:
 - disciplinati dall'articolo 106 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 in tema di “Modifica di contratti durante il periodo di efficacia”;

- di assestamenti contabili tra le voci di costo previste nel P.O.D. ;
 - di inserimento di nuove voci di costo previste nell’ambito della stessa azione;
 - di necessità di proroga della tempistica prevista per la conclusione del P.O.D. In particolare, i P.O.D. possono avere una durata massima di 48 mesi dalla comunicazione del trasferimento delle risorse di cui al comma 1 dell’articolo 12, prorogabili per ulteriori 24 mesi su richiesta motivata del Comune beneficiario che deve essere approvata dalla Direzione.
2. Non sono autorizzate le modifiche che comportino la variazione dell’azione sulla quale è stato richiesto il cofinanziamento.
3. Le richieste di cui al precedente comma 1 sono presentate dai Comuni beneficiari alla Direzione a mezzo PEC all’indirizzo primus@pec.minambiente.it con l’invio della seguente documentazione:
- a) nota di trasmissione della richiesta di modifica firmata dal dirigente responsabile dell’ufficio competente. Detta nota deve contenere:
 - l’elenco degli eventuali contributi di cui il Comune istante intende avvalersi per il tramite dei soggetti di cui al precedente articolo 7;
 - l’elenco dei documenti previsti nelle successive lettere b), c), d);
 - b) Deliberazione di Giunta Comunale o di Consiglio Comunale, o Determinazione del Dirigente competente che:
 - approva il P.O.D. redatto sulla base dell’apposito modulo predisposto dalla Direzione;
 - approva, ove necessario, la documentazione di cui all’Allegato 2 relativa all’azione alla quale si riferisce il cofinanziamento;
 - attesta la disponibilità a cofinanziare il P.O.D. per la quota del costo complessivo non coperta dal cofinanziamento ministeriale richiesto, nel rispetto delle disposizioni di cui al precedente articolo 7;
 - attesta l’impegno del Comune istante a procedere alla gestione e alla manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti realizzati con il P.O.D. con risorse a proprio carico e non incluse nel costo complessivo del P.O.D.;
 - attesta, per i P.O.D. di cui all’articolo 3, comma 1, lettera a) presentati dai Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, che gli interventi proposti sono in linea con il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) predisposto secondo i criteri uniformi previsti dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 recante “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3 comma 7, del Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”;
 - c) il P.O.D. redatto sulla base dell’apposito modulo che verrà predisposto dalla

Direzione;

- d) la documentazione di cui all'Allegato 2 relativa all'azione alla quale si riferisce il cofinanziamento, qualora le modifiche richieste comportino adeguamenti tecnici del P.O.D. che rendono superati gli elaborati trasmessi in occasione della presentazione del P.O.D. precedentemente approvato.

Articolo 14

Revoca totale o parziale del cofinanziamento

1. Il Ministero, previo confronto con il Comune beneficiario, dispone la revoca totale o parziale dei cofinanziamenti concessi, anche tenendo conto delle risorse già trasferite, se è accertato il verificarsi di anche una sola tra le seguenti condizioni:
 - a) mancata esecuzione o sopravvenuta impossibilità della completa realizzazione del P.O.D. per cui è stato previsto il cofinanziamento;
 - b) totale difformità tra gli interventi realizzati e quelli previsti nel P.O.D. approvato;
 - c) mancata osservanza della disciplina nazionale e comunitaria vigente per gli affidamenti degli appalti di lavori, forniture, beni e servizi oggetto di cofinanziamento;
 - d) avanzamento contabile inferiore al 100% del costo complessivo del P.O.D. ammesso a cofinanziamento, alla data di 48 mesi dalla comunicazione del trasferimento delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 12, salvo che non sia stata disposta dalla Direzione una proroga, ai sensi del comma 1 dell'articolo 13, del termine di ultimazione del P.O.D. sulla base di una richiesta motivata del Comune beneficiario;
 - e) avanzamento contabile inferiore al 100% del costo complessivo del P.O.D. ammesso a cofinanziamento, alla data di 72 mesi, comprensivi della eventuale proroga di cui alla lettera d), dalla comunicazione del trasferimento delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 12;
 - f) il P.O.D. presentato con le modifiche di cui all'articolo 13 presenta un costo complessivo inferiore rispetto a quello dell'ultimo P.O.D. approvato;
 - g) il dirigente responsabile dell'ufficio comunale competente del P.O.D. presenti una richiesta di trasferimento del saldo del cofinanziamento concesso, a fronte di un avanzamento contabile del P.O.D. inferiore al 100% del costo complessivo del P.O.D., ai sensi di quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 12.

2. Nei casi in cui la Direzione disponga la revoca parziale del cofinanziamento concesso, questa è effettuata in misura proporzionale all'importo complessivo non rendicontato.
3. Le risorse per cui è stata disposta la revoca, qualora già erogate, sono versate dal Comune beneficiario in apposito Capitolo/Articolo di entrata del Bilancio dello Stato i cui estremi sono comunicati dalla Direzione.

Articolo 15

Modalità di rendicontazione del P.O.D.

1. Possono essere rendicontate soltanto, se opportunamente documentate, le spese ammissibili riportate nell'articolo 8 sostenute in data successiva alla comunicazione del trasferimento delle risorse di cui all'articolo 12, comma 1 del presente Decreto.
2. Ai fini del trasferimento delle quote del cofinanziamento ministeriale di cui ai commi 2, 3, 4 e 5 dell'articolo 12, il dirigente responsabile dell'ufficio comunale competente del P.O.D. trasmette a mezzo PEC all'indirizzo primus@pec.minambiente.it la seguente documentazione:
 - a) nota di trasmissione della rendicontazione contenente l'elenco dei documenti di cui ai successivi punti b), c), d), e);
 - b) dichiarazione resa dal dirigente responsabile dell'ufficio comunale competente del P.O.D., prodotta tramite uno specifico schema predisposto dalla Direzione, attestante lo stato di avanzamento contabile del P.O.D. con allegato l'elenco degli atti caricati su apposita piattaforma web gestita dalla Direzione e attestanti l'affidamento delle forniture, le fatture o altra documentazione specificamente autorizzata dalla Direzione, le determinazioni dirigenziali di liquidazione o i bonifici che riportino nella causale i riferimenti al P.O.D. ammesso a cofinanziamento;
 - c) le dichiarazioni rese dal Responsabile unico del procedimento (RUP) e dal Direttore dei Lavori, prodotte tramite uno specifico schema predisposto dalla Direzione, attestanti la conformità degli interventi svolti rispetto al P.O.D. approvato e l'avvenuta osservanza della normativa vigente sulla tracciabilità dei flussi finanziari e della disciplina nazionale e comunitaria in tema di affidamento di lavori, servizi e forniture;
 - d) una scheda predisposta, secondo le indicazioni della Direzione, sulla valutazione dei benefici ambientali conseguiti con la realizzazione del P.O.D. in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti;
 - e) la documentazione fotografica dimostrativa dello stato di realizzazione degli interventi previsti nel P.O.D.

Articolo 16
Produzione di materiali e divulgazione dei risultati

1. La Direzione divulga i risultati conseguiti tramite la realizzazione dei P.O.D. cofinanziati attraverso la pubblicazione di informazioni riguardanti, tra l'altro, il Comune beneficiario, gli obiettivi, le azioni realizzate, i benefici ambientali conseguiti, il costo totale e il cofinanziamento concesso.
2. Il Comune beneficiario è tenuto a dare la massima informazione e diffusione dei risultati conseguiti con i P.O.D. cofinanziati nell'ambito del presente Programma.
3. Tutti i prodotti, i materiali e le iniziative informative concernenti il P.O.D. 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.

Il Direttore Generale
Dott. Renato Grimaldi