



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

OGGETTO: POR FESR Marche 2014/2020 – Azioni a favore della mobilità ciclistica e cicloturistica regionale: individuazione degli assi di sviluppo delle ciclovie, dei percorsi ciclabili e cicloturistici. Definizione dei criteri per l'accesso ai contributi e per la redazione dei Bandi. Modalità attuative dell'Azione 14.4 -Asse 4 del POR FESR Marche 2014/2020.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO il documento istruttorio riportato in calce alla presente deliberazione predisposto dalla P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di deliberare in merito;

VISTA l'attestazione della copertura finanziaria prevista nel rispetto del D.Lgs 118/2011, recante disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni;

VISTO il parere favorevole di cui all'articolo 16 bis della legge regionale 15 ottobre 2001 n.20 sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica del dirigente della P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto;

VISTA la proposta del dirigente del Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia;

VISTO l'articolo 28 dello Statuto della Regione Marche;

Con la votazione, resa in forma palese, riportata a pag.1;

DELIBERA

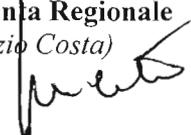
1. di approvare, al fine di coordinare l'attuazione degli interventi a favore della mobilità ciclistica e cicloturistica regionale previsti dal POR FESR Marche 2014/2020, il documento relativo all' "*Individuazione degli assi di sviluppo delle ciclovie, dei percorsi ciclabili e cicloturistici regionali, finalizzati all'attuazione delle Azioni previste dal POR FESR Marche 2014/2020*", di cui all'Allegato A, che costituisce parte integrante della presente deliberazione;
2. di approvare i "*Criteri per l'accesso ai contributi e per la redazione dei bandi finalizzati alla realizzazione ed al completamento di interventi per la mobilità ciclistica e cicloturistica regionale*", secondo i quali le P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto e la P.F. Turismo, commercio e tutela dei consumatori, debbono attenersi nell'attuazione delle misure che concorrono all'implementazione del sistema trasportistico regionale ciclo-viario, così come previsto dalla DGR 924/2016, di cui all'Allegato B che costituisce parte integrante della presente deliberazione;
3. di stabilire che le risorse previste per l'attuazione dell'Azione 14.4 del POR FESR Marche 2014/2020, coerentemente con la scheda MAPO e con quanto definito nell'Allegato A della presente Delibera, vengano prioritariamente destinate:
 - a. al completamento della "*Ciclovie Adriatica*" (all. A – punto 1), attraverso l'espletamento di Bando finalizzato alla concessione di contributi in conto capitale da trasferire ai Comuni, sulla base dei criteri di cui all'Allegato C al presente atto, per la realizzazione di tratti destinati alla mobilità ciclopedonale lungo la direttrice adriatica,;
 - b. alla realizzazione del "*Collegamento interregionale*" (all. A – punto 2) tra Marche ed Abruzzo, previsto dal progetto di "*Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto*", nei termini definiti dal Protocollo d'Intesa, approvato con DGR n. 152/2016;
4. di stabilire che la dotazione finanziaria, attualmente disponibile, pari ad € 3.470.274,34, sarà utilizzata per dare attuazione al Bando di cui al punto 3.a;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

5. di approvare i "Criteri specifici per la formazione della graduatoria di cui al bando relativo all'azione 14.4 del POR FESR Marche 2014/2020" (punto 3a); di cui all'Allegato C che costituisce parte integrante della presente deliberazione;
6. di stabilire che l'onere derivante dalla presente deliberazione risulta di € 3.470.274,34, posto a carico delle disponibilità esistenti nei capitoli 2100620018, 2100620019 e 2100620020 del Bilancio 2016/2018; le risorse finanziarie relative alle annualità 2019 e 2020 saranno stanziare dalle rispettive leggi di bilancio.

**Il Segretario
della Giunta Regionale**
(Fabrizio Costa)



**Il Presidente
della Giunta Regionale**
(Luca Cerisoli)



DOCUMENTO ISTRUTTORIO

Normativa di riferimento

- D. Lgs n.118/2011 Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli EE.LL. e dei loro organismi; come modificato dal D.Lgs. 10 agosto 2014, n. 126 e dalla L 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015);
 - L.R. 28/12/2015 n. 30 "Disposizioni per la formazione del bilancio 2016/2018 della Regione Marche (Legge di stabilità 2016)";
 - L.R. 28.12.2015, n° 31 "Bilancio di Previsione 2016/2018";
 - DGR n. 1191 del 30/12/2015 "D.Lgs. 23 giugno 2011, n. 118 - Artt. 39 comma 10 - Approvazione del documento tecnico di accompagnamento al Bilancio 2016-2018 - ripartizione delle unità di voto in categorie e macroaggregati";
 - DGR n. 1192 del 30/12/2015, "D.Lgs 23.6.2011, n° 118- Art. 39, comma 10 – Approvazione del Bilancio finanziario gestionale del Bilancio 2016 – 2018 – ripartizione delle categorie e macroaggregati in capitoli";
 - DGR n. 970 del 08/08/16 "Art. 51 comma 2, D.Lgs. 118/2011 - Variazione compensativa tra le dotazioni delle missioni e dei programmi del Bilancio di previsione 2016-2018 riguardanti l'utilizzo di risorse vincolate - Variazione al Bilancio Finanziario gestionale. Annualità 2016: euro 8.478.613,81 - Annualità 2017: euro 7.958.365,92 - Annualità 2018: euro 3.739.597,68 Modifiche tecniche al Bilancio Finanziario Gestionale";
 - DGR n. 1079 del 12/09/16 "Art. 51, comma 2, D.Lgs. 118/2011 - variazione compensativa tra le dotazioni delle missioni e dei programmi del Bilancio di previsione 2016-2018 riguardanti l'utilizzo di risorse comunitarie e vincolate all'attuazione della PROGRAMMAZIONE POR FESR 2014-2020 e POR FSE 2014-2020. Variazione al Bilancio Finanziario gestionale: Annualità 2016: E. 1.951.124,59 - Annualità 2017: E. 5.355,00 - Annualità 2018: E. 5.555,00 - Modifiche tecniche al Bilancio Finanziario Gestionale";
 - Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione" e che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006, pubblicato sulla GUE del 20.12.2013;
 - D.A.C.R. n. 126 del 31/03/2015 "Approvazione definitiva del POR-FESR 2014-2020 – Legge Regionale n. 14 art. 6 del 02/10/2006";
 - DGR n. 1143 del 21/12/2015 "Modalità Attuative del Programma Operativo (MAPO) della Regione Marche - Programma Operativo Regionale (POR) - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) - 2014-2020";
 - Legge n. 366 del 19/10/1998 "Norme per il finanziamento della mobilità' ciclistica";
 - Legge n. 166 del 01/08/2002 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti";
- 



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

- Art. 11, comma 3 del D.L. n. 83 del 31 Maggio 2014 “Piano straordinario della mobilità turistica”;
- Legge Regionale 18 gennaio 2010, n. 2 “Istituzione della rete escursionistica della Regione Marche”;
- Legge Regionale 03 dicembre 2012, n. 38 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”;
- DGR n. 1108 del 01/08/2011 “LR n. 2/2010 - Approvazione del provvedimento di attuazione della Rete escursionistica della Regione Marche (RESM)”;
- DGR n. 946 del 27/06/2012 “L.R. 18 gennaio 2010, n. 2 - DGR n. 1108/2011 Provvedimento di attuazione della Rete escursionistica della Regione Marche (RESM) - Approvazione dello schema quadro dei percorsi d’interesse sovrapregionale e regionale”;
- DGR n. 78 del 27/01/14 “L.R. n. 20/2001 - Disposizioni relative all’istituzione delle Posizioni dirigenziali individuali e di funzione nell’ambito del Gabinetto del Presidente, della Segreteria generale e dei Servizi”
- DGR n. 994 del 08/09/2014 “Prodotti turistici della Regione Marche. Network dei servizi turistici e relativi disciplinari - DGR n. 370 del 01/04/2014-Programma Operativo Turistico 2014”;
- DGR n. 1126 del 06/10/2014 “Aree interne - Modalità di attuazione strategia nazionale nella programmazione Marche e individuazione area pilota” e s.m.i.;
- DGR n. 379 del 05/05/2015 “Progetto "Turismo sostenibile e mobilità dolce: verso nuove prospettive di sviluppo per il turismo e l’ambiente delle Marche”;
- DGR n. 152 del 29/02/2016 “Approvazione dello schema di Protocollo d’intesa per la realizzazione del collegamento "Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto”;
- DGR n. 924 del 08/08/2016 “L.R. n. 22/2010 -Modifica al "Piano della performance 2016-2018" -Revoca DGR n. 45/2016”.

Motivazione

È noto come da diversi anni, a livello europeo e nazionale, vi sia l’impegno per contribuire alla riduzione del traffico tradizionale, migliorare la qualità dell’aria e rendere più vivibili le città, anche attraverso interventi che favoriscano la mobilità ciclistica e l’uso della bicicletta quale mezzo di trasporto “individuale e sostenibile”.

Già con la Legge n. 366 del 19 ottobre 1998 “*Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica*”, che autorizza le Regioni a statuto ordinario e le Province autonome a contrarre mutui per il finanziamento di mobilità ciclistica, lo Stato si è posto l’obiettivo di valorizzare e incentivare la mobilità ciclistica favorendo la realizzazione di interventi “finalizzati allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico”. Rispetto a tale normativa la Regione Marche, attraverso l’attuazione di diversi bandi, ha ripartito contributi sulla base dei progetti presentati da comuni e province, dando la priorità ai collegamenti con edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate a servizi, con le strutture socio sanitarie, con la rete di trasporto pubblico e con gli uffici pubblici.

Più recentemente la Regione Marche con la L. R. n. 38 del 3 dicembre 2012 “*Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica*”, nell’ambito delle politiche per la *mobilità sostenibile*, ha stabilito di perseguire gli obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio, di sviluppo infrastrutturale, con valenza anche in ambito sanitario, ambientale, sociale, turistico e sportivo e di garanzia dello sviluppo in sicurezza dell’uso della bicicletta sia in *ambito urbano che extraurbano*, attraverso la *creazione di una rete ciclabile regionale*, delle relative infrastrutture, la realizzazione ed il completamento di percorsi ciclabili e ciclopedonali, la realizzazione degli interventi finalizzati alla coesistenza dell’utenza motorizzata e non motorizzata attraverso politiche di moderazione del traffico.

Contestualmente, relativamente ai *percorsi d’interesse cicloturistico*, la Giunta Regionale, con DGR n. 946 del 27/06/2012, ha individuato due tipologie d’interesse, uno nazionale/interregionale e l’altro regionale/locale definendoli come di seguito indicato:

- *percorsi d’interesse nazionale/interregionale* sono quelli che ricomprendono i percorsi nazionali ed europei, i percorsi interregionali individuati congiuntamente fra due o più Regioni, di straordinario valore sotto il profilo ambientale, storico e paesaggistico, finalizzati a conservare elementi di conoscenza e rappresentatività della sostanza storica e del



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

paesaggio umano e naturale dei territori attraversati ed i percorsi plurigiornalieri sviluppati nell'ambito di singoli parchi o fra parchi e riserve naturali.

- *percorsi d'interesse regionale/locale* sono quelli che ricomprendono i collegamenti a percorsi di trekking nazionali, europei od interregionali ed i percorsi di rilevante interesse sotto il profilo ambientale e storico-paesaggistico finalizzati a conservare elementi di conoscenza e rappresentatività della sostanza storica e del paesaggio umano e naturale dei territori attraversati. Con particolare attenzione agli itinerari che si sviluppano seguendo le principali *valli delle Marche*, a quelli che corrono in *parallelo alle linee ferroviarie esistenti* e, potenzialmente, anche quelli che potrebbero insistere sul sedime delle *linee ferrovie abbandonate* ed alle *antiche vie della spiritualità* che seguono i tracciati di antiche vie storiche di comunicazione e che consentono, fra l'altro, la realizzazione di collegamenti strategici fra la zona costiera e le aree interne. Inoltre, nella stessa DGR 946/2012, particolare rilevanza è data alle *Vie dei Parchi* che comprendono due grandi itinerari che possono anche essere percorsi in successione realizzando così un "*Ciclovia dei Parchi delle Marche*" (CiPaM), alla scoperta della natura e della storia della regione.

A livello nazionale, nel 2014, è stato costituito, all'interno della Commissione Infrastrutture della Conferenza delle Regioni, il Gruppo di lavoro nazionale "Mobilità Ciclistica", come sottogruppo del Coordinamento interregionale tecnico, con l'obiettivo condiviso di confrontarsi sulle problematiche di settore e di elaborare un piano nazionale della mobilità ciclistica, per lo sviluppo e la realizzazione di una rete nazionale di percorribilità ciclistica. L'interesse strategico verso la tale materia è certamente confermato dalla Legge di Stabilità 2015 che ha stanziato, per la prima volta negli ultimi 15 anni, un finanziamento di 91 milioni di euro per la mobilità ciclistica, individuando n. 4 ciclovie interregionali destinatarie dei finanziamenti, inoltre il Collegato Ambientale (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") all'art. 5 ha previsto un finanziamento complessivo di 35 milioni di euro da destinare ad attività di mobilità sostenibile, in particolare per facilitare gli spostamenti in bici casa-scuola e casa-lavoro. Appena il Ministero avrà definito i termini per l'accesso a tali finanziamenti, si potranno prevedere interventi integrati con la Strategia Nazionale per le Aree Interne, definita dalla Regione Marche con la DGR n. 1126 del 06/10/2014.

Il Programma di Governo Regionale indica, tra i suoi obiettivi, lo sviluppo della mobilità ciclistica, con il quale si intende: contributo alla lotta all'inquinamento, rilancio di città più salubri e vivibili, turismo cicloturistico promozione della fruizione del territorio. Favorire l'uso della mobilità ciclistica attraverso una rete regionale di ciclabili interconnesse, la costruzione di circuiti ciclabili integrati ed infrastrutture al servizio dei ciclisti con parcheggi e punti ristoro che attraversino le tante località marchigiane ricche di valore ambientale, paesaggistico e culturale che identificano i territori regionali.

Il Piano della Performance 2016/2018, di cui alla DGR n. 45/2016, modificata con DGR n. 924/2016, prevede l'implementazione del sistema trasportistico regionale cicloviario con lo sviluppo di azioni a favore della mobilità sostenibile, anche attraverso l'elaborazione di un bando coordinato per gli interventi POR FESR 2014/2020.

La DGR n. 1143 del 21/12/2015 che approva le "Modalità Attuative del Programma Operativo (MAPO) della Regione Marche - Programma Operativo Regionale (POR) - Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) - 2014-2020", prevede, tra l'altro, una parte degli stanziamenti a due distinti interventi destinati allo sviluppo della mobilità ciclistica e cicloturistica, come di seguito dettagliato:

- a. Asse 4 "Sostenere la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori" –
Obiettivo specifico 14 "Aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane"
Azione 14.4 "Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto"
Intervento: "Interventi per lo sviluppo della mobilità ciclo-pedonale"
Soggetto attuatore: P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto

- Asse 6 "Tutelare l'ambiente e promuovere l'uso efficiente delle risorse"
Obiettivo specifico 17 "Sostegno alla fruizione integrata delle risorse culturali e naturali e alla promozione delle destinazioni turistiche"
Azione 17.1 "Valorizzazione turistica dei cluster attraverso interventi ed eventi di qualificazione dei prodotti e dei territori"
Intervento: "Cicloturismo"



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

Soggetto attuatore: P.F. Turismo, commercio e tutela dei consumatori

Sempre a valere sui fondi POR FESR Marche 2014/2020, la Strategia Nazionale per le Aree Interne (DGR 1126/2014), ha previsto al codice intervento 7.2 il finanziamento dell'intervento "*Ciclovia "Grande via dei parchi" – Tratto appennino basso pesarese e anconetano*", con il quale si intende rendere ciclabili, nelle aree interne, percorsi già esistenti proseguendo il percorso interregionale Alta Via dei Parchi dell'Emilia Romagna.

Per i comuni in aree interne, il tracciato sarà individuato partendo dalla proposta di cui alla DGR 946/12, attraverso uno specifico studio di fattibilità per una progettazione minima di dettaglio necessaria a definire le scelte operative dell'itinerario principale e delle diramazioni nei Comuni facenti parte dell'area.

Recentemente, con l'obiettivo di dare attuazione al completamento della Ciclovia Adriatica (pista ciclabile che costeggia la riviera adriatica), la Giunta Regionale, con DGR n. 152 del 29/02/2016, ha approvato, impegnandosi anche ad intercettare le risorse finanziarie necessarie, lo schema di Protocollo d'intesa tra le Regioni Marche e Abruzzo, le Province di Ascoli Piceno e Teramo ed i Comuni di San Benedetto del Tronto e Martinsicuro per la realizzazione del collegamento "*Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto*", che sarà l'elemento infrastrutturale di congiunzione tra le piste ciclabili dei diversi territori regionali. Detto collegamento oltre a garantire una modalità di spostamento che consentirà di ridurre gli impatti ambientali, avrà anche una valenza socio economica e di sviluppo turistico.

Infine si segnala che anche altri settori della Giunta regionale hanno attuato negli anni passati e stanno implementando attualmente diverse procedure aventi come fine lo sviluppo della mobilità ciclistica regionale. Tra questi di rilevante importanza per la sua estensione e capillarità il sistema di rete ciclabile realizzato grazie al cofinanziamento regionale nell'ambito dell'attuazione del piano AERCA.

Il Servizio Ambiente e Agricoltura sta attivando, nell'ambito dei fondi FEASR – PSR 2014/2020, il seguente intervento:

b. Misura 7 "Servizi di base e rinnovamento dei villaggi nelle zone rurali (Art. 20) –

Sottomisura 7.6 "Sostegno per studi/investimenti relativi alla manutenzione, al restauro e alla riqualificazione del patrimonio culturale e naturale dei villaggi, del paesaggio rurale e dei siti ad alto valore naturalistico, compresi gli aspetti socioeconomici di tali attività, nonché azioni di sensibilizzazione in materia di ambiente", con la quale si prevede la realizzazione di "*percorsi tematici ciclopedonali*" in relazione ad aree o siti di rilevante interesse ambientale e storico-paesaggistico, anche per la presenza di beni culturali o di elementi della tradizione.

Diversi ed articolati risultano pertanto gli strumenti messi in atto dall'Amministrazione per la realizzazione di un sistema che favorisca la mobilità ciclistica, quale rete infrastrutturale strategica per lo sviluppo sostenibile e turistico regionale, punto di partenza per il rilancio di città più salubri e vivibili e per la promozione di una "sana" fruizione del territorio.

Vista la necessità di predisporre i Bandi a valere sui fondi POR FESR 2014-2020, destinati allo sviluppo della mobilità ciclistica e cicloturistica ed in assenza di un Piano di riferimento, l'Amministrazione ha ritenuto necessario raccordare le strutture competenti al fine di individuare gli Assi strategici di sviluppo, definire le priorità ed i criteri di accesso ai finanziamenti, limitatamente agli stessi.

Inoltre, considerato quanto richiesto dalla DGR 924/2016 (Piano della Performance), circa l'implementazione del sistema trasportistico regionale ciclo viario, in particolare per gli interventi POR FESR 2014/2020, la P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto si è coordinata con le P.F. coinvolte, per l'analisi dello stato dell'arte della mobilità ciclistica regionale e per il raggiungimento dell'obiettivo previsto.

Di concerto con i Dirigenti delle P.F. "Turismo, commercio e tutela dei consumatori", "Aree protette, rete escursionistica regionale ed educazione ambientale" e "Politiche comunitarie e autorità di gestione FESR e FSE" ed i funzionari coinvolti è stato elaborato quanto definito con il presente atto.

Le tante e differenti caratteristiche morfologiche presenti sul territorio regionale portano ad evidenziare alcune priorità di tipologie di percorsi ciclabili e delle infrastrutture ad essi collegate. Tali percorsi dovranno essere considerati basilari ai fini dello sviluppo delle ciclovie, dei percorsi ciclabili e cicloturistici regionali e prioritari in caso di assegnazione di contributi destinati alla mobilità ciclistica, a valere sui fondi POR FESR Marche 2014/2020.

I percorsi individuati saranno classificati all'interno delle seguenti macro aree:

1. Atti a soddisfare esigenze di mobilità urbana;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

2. Aventi finalità prevalentemente turistico- culturale.

Di seguito vengono elencate le principali tipologie di percorsi che qualificano il territorio regionale:

- a. Percorsi ciclabili urbani: collegamento di tratti esistenti, implementazione con i programmi di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro;
- b. Ciclovia Adriatica: completamento del percorso e realizzazione delle infrastrutture di collegamento, anche interregionali;
- c. Ciclovia dei Parchi delle Marche: collegamenti a percorsi di trekking, sviluppo di percorsi di rilevante interesse sotto il profilo ambientale e storico-paesaggistico;
- d. Percorsi ciclabili tematici: collegamenti tra siti di interesse turistico, spirituale, storico-paesaggistico e beni culturali - Romea, Lauretana, Salaria e Ciclovia Conero Argentario;
- e. Percorsi ciclabili sui tracciati ferroviari dismessi o paralleli a tracciati ferroviari esistenti.

La P.F. Viabilità regionale e Gestione del trasporto ha attivato una ricognizione dei percorsi ciclabili presenti su tutto il territorio regionale finalizzata ad avere un quadro d'insieme delle infrastrutture esistenti.

La ricognizione ha avuto l'obiettivo di individuare lo stato dell'arte della mobilità ciclistica nella Regione Marche e contestualmente di classificare ed uniformare le diverse tipologie di percorsi ciclabili esistenti nel territorio, distinguendone caratteristiche e modalità di fruizione.

Nell'ambito di tale attività sono state individuate e distinte le seguenti classificazioni di percorsi ciclabili:

1. Pista ciclabile e/o ciclopedonale
2. Corsia ciclabile e/o ciclopedonale
3. Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato
4. Sentiero ciclabile e/o Percorso natura
5. Strade senza traffico
6. Strade a basso traffico
7. Strade ciclabile o ciclostrada

Preso atto di quanto sopra, è stato redatto un documento di sintesi che ha tenuto conto della normativa di riferimento, di quanto risultato dalla ricognizione sul territorio regionale, di quanto già previsto da misure dedicate e dagli obiettivi prefissati dal POR FESR Marche 2014-2020.

Di seguito i principali obiettivi cui lo Schema degli Assi di sviluppo delle ciclovie, dei percorsi ciclabili e cicloturisticci regionali (Allegato A), si conforma:

- a) favorire un modello di fruizione del territorio sostenibile sia in termini ecologici, sociali che economici;
- b) incentivare lo sviluppo delle attività turistiche, favorendo positive ricadute sull'economia regionale;
- c) creazione di una rete interconnessa di itinerari ciclabili, cicloturisticci e ciclopedonali che colleghi i principali luoghi di riconosciuto valore ambientale, paesaggistico, storico-culturale e religioso della Regione;
- d) assicurare la conformità con la pianificazione sovranazionale (Eurovelo), nazionale (Bicitalia) ed interregionale, in modo da garantire razionalità ed efficienza al sistema nel suo complesso;
- e) assicurare un raccordo con le infrastrutture ciclabili esistenti delle regioni limitrofe;
- f) promuovere l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa;
- g) favorire il riutilizzo delle infrastrutture esistenti recuperando quelle incompiute o abbandonate quali i sedimi delle ex ferrovie, oltre alle reti stradali secondarie (strade campestri, strade a bassa intensità di traffico, ecc)
- h) in ambito urbano, prevedere l'incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento sull'asse della ciclovia adriatica e la sua messa in rete con i tratti ricadenti nelle regioni confinanti.

Con il presente atto viene approvato, con l'obiettivo di coordinare l'attuazione degli interventi a favore della mobilità ciclistica e cicloturistica regionale previsti dal POR FESR Marche 2014/2020, il documento relativo all' "Individuazione degli assi di sviluppo delle ciclovie, dei percorsi ciclabili e cicloturisticci regionali, finalizzati all'attuazione delle Azioni previste dal POR FESR Marche 2014/2020" (Allegato A), così da attivare una implementazione tra gli interventi da programmare, al fine di ottimizzare l'effetto delle risorse disponibili.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

Inoltre si approvano i *“Criteri per l’accesso ai contributi e per la redazione dei bandi finalizzati alla realizzazione ed al completamento di interventi per la mobilità ciclistica e cicloturistica regionale”* (Allegato B).

Come previsto dalla DGR 924/2016, la P.F. *“Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto”* e la P.F. *“Turismo, commercio e tutela dei consumatori”* nell’attuazione delle misure che concorrono all’implementazione del sistema trasportistico regionale ciclo-viario, a valere sui fondi POR FESR Marche 2014/2020, dovranno attenersi a quanto definito nell’Allegato B.

Tutto quanto sopra stabilito è stato condiviso con la P.F. *“Turismo, commercio e tutela dei consumatori”*.

Limitatamente al bando previsto per l’attuazione dell’Azione 14.4, fondi POR FESR, viene approvato l’Allegato C) nel quale si definiscono i *“Criteri specifici per la formazione della graduatoria”* del bando stesso.

La P.F. Viabilità regionale e gestione del trasporto, come già specificato, è soggetto attuatore dell’Azione 14.4 – Asse 4 del POR FESR Marche 2014-2020, che prevede finanziamenti destinati ad *“Interventi per lo sviluppo della mobilità ciclo-pedonale”*.

L’Asse 4 del POR FESR Marche 2014/2020 ha come priorità di investimento quella di *“Promuovere strategie di bassa emissione di carbonio per tutti i tipi di territorio, in particolare per le aree urbane, inclusa la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile e di misure di adattamento finalizzate all’attenuazione delle emissioni”*.

Per raggiungere l’obiettivo relativo alla riduzione delle emissioni di carbonio in tutti i tipi di territorio, in particolare nelle aree urbane, è necessario diminuire drasticamente l’uso dei mezzi privati e incentivare la mobilità sostenibile. Per garantire l’accessibilità e la mobilità di residenti e pendolari, riducendo l’uso del mezzo privato, occorre, oltre che ottimizzare i trasporti pubblici, potenziare le infrastrutture dedicate alla mobilità ciclopedonale, come previsto dall’Azione 14.4 *“Interventi per lo sviluppo della mobilità ciclo-pedonale”*.

Tra gli obiettivi che hanno portato all’individuazione degli assi di sviluppo si è tenuto conto, in ambito urbano, di prevedere l’incremento della rete ciclabile esistente, privilegiandone il completamento sull’asse della ciclovia adriatica e la sua messa in rete con i tratti ricadenti nelle regioni confinanti.

Rispondenti a tali finalità risultano individuati i seguenti assi: *“Ciclovia Adriatica” (priorità 1)* e *“Collegamenti interregionali” (priorità 2)*; al fine dell’attuazione dell’Azione 14.4 *“Interventi per lo sviluppo della mobilità ciclo-pedonale”*, considerate anche le priorità di investimento e gli obiettivi previsti del POR FESR Marche 2014-2020, si ritiene di voler destinare le risorse previste, allo sviluppo di detti assi.

Infatti, analizzando il territorio marchigiano è evidente che il tratto lungo la costa adriatica marchigiana è quello che morfologicamente meglio si presta allo sviluppo della mobilità ciclistica ed è quello che risulta, nella quasi totalità del territorio, come *“territorio urbano”*, senza soluzione di continuità. Le dinamiche di insediamento abitativo dagli anni ’70 in poi hanno contribuito a far sì che la popolazione si concentrasse in alcuni poli urbani in relazione alle traiettorie funzionali instauratesi tra più comuni contigui, tutto ciò ovviamente ha portato ad una concentrazione di popolazione, con tutte le conseguenze anche sui traffici e sulla qualità dell’aria.

Nella pianificazione dei trasporti urbani e della mobilità urbana occorrerà pertanto tener conto di una nuova dimensione di città, la *“città diffusa”*, un modello urbanistico che introduce elementi di complessità ma può anche consentire economie di gestione da valorizzare. Fondamentale, per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, sarà potenziare le connessioni tra città e ambienti periurbani, anche attuando azioni per la mobilità urbana multimodale sostenibile e realizzando collegamenti infrastrutturali adeguati.

Lungo la costa adriatica, altro elemento rilevante, è dato dai flussi turistici stagionali che portano a dover affrontare periodicamente le conseguenze sull’ambiente e sulla qualità della vita. Il brusco innalzamento della popolazione locale e/o delle presenze giornaliere, (talvolta fino ad un fattore 10), rispetto a quella stabilmente residente, porta con sé problematiche particolarmente rilevanti quali l’inquinamento atmosferico ed acustico, determinato dal considerevole incremento dal traffico veicolare.

Si ritiene fondamentale pianificare una mobilità sostenibile da affiancare ai tradizionali metodi di trasporto, così da poter offrire, a residenti, pendolari e turisti modalità di trasporto alternative, in grado di ridurre l’impatto ambientale e migliorare la qualità della vita locale.

Si precisa che quanto evidenziato, relativamente all’individuazione della costa adriatica, quale territorio nella quasi totalità *“urbano”*, ad alta concentrazione di popolazione anche turistica, con evidenti influssi sui traffici e sulla qualità



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

dell'aria e morfologicamente idoneo per lo sviluppo della mobilità ciclo-pedonale, risulta coerente sia con quanto stabilito dal POR FESR Marche 2014-2020, che con quanto previsto dall'Allegato A alla presente delibera.

Per quanto riguarda il "Collegamenti interregionali", recentemente, proprio con l'obiettivo di dare attuazione al completamento della Ciclovia Adriatica (pista ciclabile che costeggia la riviera adriatica), la Giunta Regionale, con DGR n. 152 del 29/02/2016, ha approvato, impegnandosi anche ad intercettare le risorse finanziarie necessarie, lo schema di Protocollo d'intesa tra le Regioni Marche e Abruzzo, le Province di Ascoli Piceno e Teramo ed i Comuni di San Benedetto del Tronto e Martinsicuro per la realizzazione del collegamento "*Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto*", che sarà l'elemento infrastrutturale di congiunzione tra le piste ciclabili dei diversi territori regionali (comune di San Benedetto del Tronto e Martinsicuro). Detto collegamento, oltre a garantire una modalità sostenibile per il collegamento dei due diversi territori consentendo di ridurre gli impatti ambientali, avrà anche una valenza socio economica e di sviluppo turistico.

Con la presente delibera si stabilisce che le risorse previste per l'attuazione dell'Azione 14.4 del POR FESR Marche 2014/2020, coerentemente con la scheda MAPO e con quanto definito nell'Allegato A, vengano prioritariamente destinate:

- completamento della "*Ciclovia Adriatica*" (all. A - punto1), attraverso l'espletamento di Bando di accesso ai contributi;
- realizzazione del "*Collegamento interregionale*" (all. A - punto2) tra Marche ed Abruzzo, previsto dal progetto di "*Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto*", nei termini definiti dal Protocollo d'Intesa, approvato con DGR n. 152/2016.

A tal proposito l'ufficio ha inizialmente predisposto due distinte delibere aventi ad oggetto "*L.R. 38/2012 - L.R. 2/2010 - Individuazione degli assi principali di sviluppo della Rete Ciclabile Regionale e dei percorsi ciclabili e cicloturistici*" e "*POR FESR Marche 2014/2020- Asse 4 - Azione 14.4 - Definizione modalità attuative*", le stesse sono state trasmesse per l'iscrizione all'odg in data 26/10/2016 rispettivamente con ID 10499072 e ID 10499092. A seguito di ulteriori approfondimenti istruttori e tecnici è stato necessario rivedere l'impostazione degli atti e predisporre la delibera nell'attuale versione, nella quale vengono recepiti e armonizzati i due testi.

La scheda MAPO, approvata con DGR 1143/2015, comprende, oltre all'Azione 14.4, anche le Azioni 14.2 e 14.3. La stessa scheda MAPO definisce lo stanziamento complessivo di € 7.350.630,04, di cui € 1.380.355,70 destinati all'Azione 14.2 e € 5.970.274,34 da suddividere tra l'azione 14.3 e 14.4. Per l'Azione 14.3 verranno destinati € 500.000,00, pertanto per l'attuazione dell'Azione 14.4 è prevista la disponibilità finanziaria di € 5.470.274,34, secondo il seguente Piano Finanziario:

2016	2017	2018	2019	2020
€ 578.681,56	€ 599.269,10	€ 743.482,77	€ 1.753.600,77	€ 1.795.240,14

Per il completamento della "*Ciclovia Adriatica*", da attuare tramite bando finalizzato alla concessione di contributi in conto capitale da trasferire ai Comuni per la realizzazione di tratti destinati alla mobilità ciclopedonale lungo la direttrice adriatica, si prevede la somma indicativa di circa 4 M€. Per quanto attiene l'intervento relativo al "*Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto*", dalla documentazione agli atti, risulta un costo stimato di circa 2,7 M€ di cui il 50%, pari a circa 1.35 M€, a carico della Regione Marche; tale costo dovrà essere verificato una volta approvato il quadro economico da parte dell'ente attuatore.

Relativamente alla copertura finanziaria, si specifica che il Piano Finanziario del POR FESR 2014/2020, approvato con DGR 1143/2015, indica per le Azioni 14.2, 14.3 e 14.4, importi non coerenti con quanto indicato nella relativa scheda MAPO e con il previsto piano finanziario indicato sopra.

L'Autorità di Gestione del POR FESR 2014/2020 provvederà alla predisposizione degli atti necessari al fine di modificare il Piano Finanziario relativo alle Azioni 14.2, 14.3 e 14.4, secondo le indicazioni della Struttura responsabile.

La P.F. Viabilità Regionale e Gestione del Trasporto, nelle more della rideterminazione del Piano Finanziario del POR FESR 2014/2020, ha richiesto all'AdG del FESR 2014/2020, con propria nota ID 10174497 del 01/08/2016, l'istituzione dei capitoli di spesa relativi all'Azione 14.4, per l'importo parziale di € 3.470.274,34.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

Il Dirigente della P.F. Politiche Comunitarie e Autorità di Gestione FESR e FSE, ha richiesto alla P.F. Bilancio la variazione compensativa del Bilancio 2016/2018, relativamente alle risorse comunitarie vincolate e con DGR n. 970/2016, modificata con DGR 1079/2016, sono stati istituiti i capitoli di spesa, MISSIONE 10, PROGRAMMA 06 come di seguito indicato:

Annualità	Capitolo 2100620018 50% UE	Capitolo 2100620019 35% STATO	Capitolo 2100620020 15% Regione	TOTALE GENERALE
2016	€ 242.823,22	€ 169.976,25	€ 72.846,96	€ 485.646,43
2017	€ 247.682,96	€ 173.378,07	€ 74.304,89	€ 495.365,92
2018	€ 252.639,81	€ 176.847,87	€ 75.791,94	€ 505.279,62
2019	€ 491.081,05	€ 343.756,73	€ 147.324,31	€ 982.162,09
2020	€ 500.910,14	€ 350.637,10	€ 150.273,04	€ 1.001.820,28
			Totale	€ 3.470.274,34

Si specifica che le risorse finanziarie relative alle annualità 2019 e 2020 saranno stanziare dalle rispettive leggi di bilancio.

Si prende atto che, nelle more delle modifiche del Piano finanziario del POR FESR Marche 2014/2020 approvato con DGR 1143/2015, la dotazione finanziaria di riferimento attualmente ammonta ad € 3.470.274,34 e che, una volta modificato il Piano Finanziario, verrà rideterminata in € 5.470.274,34.

Pertanto si stabilisce che, nelle more della modifica del piano finanziario del POR FESR Marche 2014/2020, la dotazione finanziaria al momento disponibile, pari ad € 3.470.274,34, sarà utilizzata per dare attuazione al Bando destinato agli interventi per il "Completamento della ciclovia Adriatica", di cui al punto 3a.

L'attuazione della DGR n. 152/2016, relativa al progetto di "Collegamento ciclopedonale sul fiume Tronto", sarà subordinata alla già prevista modifica del Piano finanziario del POR FESR Marche 2014/2020, da parte della P.F. Politiche Comunitarie e Autorità di Gestione FESR e FSE.

Per quanto sopra si propone l'adozione della presente deliberazione.

Il Responsabile del Procedimento

(Fabrizio Pignini)



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

PARERE DEL DIRIGENTE DELLA P.F. POLITICHE COMUNITARIE e AdG FESR e FSE

Si rilascia il parere di conformità con le finalità del POR FESR Marche 2014/2020, e si autorizza l'utilizzo dei seguenti fondi relativi all' Asse 4 azione 14.4 del POR FESR Marche 2014/2020, conforme al piano finanziario di cui alla DGR 1143 del 21/12/2015:

Annualità	Capitolo 2100620018 50% UE	Capitolo 2100620019 35% STATO	Capitolo 2100620020 15% Regione	TOTALE GENERALE
2016	€ 242.823,22	€ 169.976,25	€ 72.846,96	€ 485.646,43
2017	€ 247.682,96	€ 173.378,07	€ 74.304,89	€ 495.365,92
2018	€ 252.639,81	€ 176.847,87	€ 75.791,94	€ 505.279,62
2019	€ 491.081,05	€ 343.756,73	€ 147.324,31	€ 982.162,09
2020	€ 500.910,14	€ 350.637,10	€ 150.273,04	€ 1.001.820,28
Totale				€ 3.470.274,34

Il Dirigente della P.F.
(*Mauro Terzoni*)

ATTESTAZIONE FINANZIARIA

Si attesta la disponibilità finanziaria per gli importi di seguito indicati, sui capitoli di spesa 2100620018, 2100620019 e 2100620020, indicati nell'attestazione del dirigente della PF Politiche Comunitarie e Adg FESR e FSE, del Bilancio 2016/2018, come di seguito specificato:

Annualità	Capitolo 2100620018	Capitolo 2100620019	Capitolo 2100620020
2016	€ 242.823,22	€ 169.976,25	€ 72.846,96
2017	€ 247.682,96	€ 173.378,07	€ 74.304,89
2018	€ 252.639,81	€ 176.847,87	€ 75.791,94

La Responsabile della P.O.
Controllo Contabile della Spesa 3

(*Argemira Bigoni*)

20.12.2016



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

**PARERE DEL DIRIGENTE DELLA
P.F. VIABILITA' REGIONALE E GESTIONE DEL TRASPORTO**

Il sottoscritto, considerata la motivazione espressa nell'atto, esprime parere favorevole sotto il profilo della legittimità e della regolarità tecnica della presente deliberazione.

Il Dirigente della P.F.
(Luzia Caschato)

**PROPOSTA E PARERE DEL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
INFRASTRUTTURE TRASPORTI ED ENERGIA**

Il sottoscritto propone alla Giunta Regionale l'adozione della presente deliberazione.

Il Dirigente del Servizio
(Mario Pompèi)

La presente deliberazione si compone di n. ¹⁸ pagine, di cui n. ⁶ pagine diallegato che formano parte integrante della stessa.

Il Segretario della Giunta
(Fabrizio Costa)



Allegato A

INDIVIDUAZIONE DEGLI ASSI DI SVILUPPO DELLE CICLOVIE, DEI PERCORSI CICLABILI E CICLOTURISTICI REGIONALI, FINALIZZATI ALL'ATTUAZIONE DELLE AZIONI PREVISTE DAL POR FESR MARCHE 2014/2020

1. Ciclovia Adriatica:

itinerario interregionale che percorre tutta la costa adriatica da Trieste a Santa Maria di Leuca (itinerario BI6 del progetto "Bicitalia"), e quindi l'intero litorale marchigiano; il tracciato di questo percorso è quello che presenta la più alta percentuale di infrastrutture su sede propria, ma risulta ancora discontinua ed priva di alcuni importanti collegamenti, anche a livello interregionale.

2. Collegamenti interregionali:

rappresentano il raccordo con gli itinerari ciclabili esistenti e pianificati nelle regioni limitrofe.

3. Ciclovia dei Parchi delle Marche:

asse che da Nord a Sud collega i principali Parchi e Riserve in ambito appenninico e sub-appenninico, assicurando anche il raccordo con le Regioni confinanti ad Ovest con le Marche; in alcune tratte prevede il riutilizzo di tracciati ferroviari dismessi e l'utilizzo dell'intermodalità con il trasporto ferroviario. In particolare per i territori ricompresi nella Strategia Nazionale Aree Interne di cui alla Delibera 1126 del 6 ottobre 2014, il tracciato sarà individuato partendo dalla proposta di cui alla DGR 946/12, attraverso uno specifico studio di fattibilità per una progettazione minima di dettaglio necessaria a definire le scelte operative dell'itinerario principale e delle diramazioni nei Comuni facenti parte dell'area.

4. Diretrici fluviali trasversali:

le vallate fluviali si configurano come percorrenze "naturali" sia dal punto di vista morfologico, per la mancanza di forti dislivelli, che dal punto di vista storico-turistico, costituendo l'ossatura lungo la quale si sono sviluppate storicamente tutte le attività umane nonché molte delle principali infrastrutture viarie e ferroviarie; esse realizzano altresì il collegamento fra i due assi descritti ai punti precedenti. Lo Schema di Rete Ciclabile individua quindi, quali direttrici di sviluppo, gli assi delle 12 principali vallate del territorio regionale, afferenti ad altrettanti fiumi, ovvero da Nord a Sud: Foglia, Metauro, Cesano, Misa, Esino, Musone, Potenza, Chienti, Tenna, Ete vivo, Aso, Tronto.

5. Grande Anello Bike:

percorso escursionistico esistente, interno al Parco Nazionale dei Monti Sibillini, articolato in tappe. Il percorso è completamente segnalato ed è da tempo riconosciuto a livello nazionale ed europeo come il nostro principale elemento di richiamo per il settore del cicloescursionismo di cui alla DGR 946/2012.

6. Collegamenti intervallivi:

sono ulteriori collegamenti fra direttrici fluviali vicine, intermedi rispetto agli assi principali nord-sud costituiti dalla Ciclovia Adriatica e dalla Grande Ciclovia dei Parchi.



Allegato B

CRITERI PER L'ACCESSO AI CONTRIBUTI E PER LA REDAZIONE DEI BANDI FINALIZZATI ALLA REALIZZAZIONE ED AL COMPLETAMENTO DI INTERVENTI PER LA MOBILITÀ CICLISTICA E CICLOTURISTICA REGIONALE

Enti Attuatori

- Regione Marche;
- Enti locali in forma singola o associata;
- Forme di partenariato pubblico-privato;
- Enti gestori Aree protette della Regione Marche.

Tipologie interventi

- Realizzazione di tratti di percorsi della "rete ciclabile regionale";
- Realizzazione di percorsi ciclabili di connessione alla rete esistente;
- Opere complementari.

Classificazione interventi

- Pista ciclabile e/o ciclopedonale
- Corsia ciclabile e/o ciclopedonale
- Pista/strada ciclabile in sede propria lontano dalle strade a traffico motorizzato
- Sentiero ciclabile e/o Percorso natura
- Strade senza traffico
- Strade a basso traffico
- Strade ciclabile o ciclostrada

Requisiti

- Progettazione, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 50/2016;
- Validità e fattibilità tecnico-economica del progetto e capacità di innovazione;
- Chiarezza della proposta e livello di dettaglio dei contenuti;
- Sostenibilità economico-finanziaria;
- Analisi dei costi e delle modalità previste per la manutenzione;

Criteri

- Localizzazione in area urbana/suburbana;
- Collegamento con i nodi del sistema della mobilità collettiva;
- Presenza di strumenti di pianificazione per la mobilità urbana che includano misure accessorie di incentivazione all'adozione di stili di trasporto eco-compatibili;
- Rispetto della normativa europea nazionale e regionale vigente;
- Proprietà o completa disponibilità dell'immobile/area oggetto di intervento;
- Interventi già previsti nei programmi triennali comunali dei lavori pubblici;
- Livello Progettazione;
- Coerenza con il Piano regionale TPL;
- Progetti promossi dagli enti locali che hanno già aderito o che aderiranno al patto dei sindaci (PAES) o che aderiscono ad un più ampio progetto di sviluppo urbano sostenibile di dimensione sovra comunale;
- Presenza del programma di manutenzione delle infrastrutture ciclabili esistenti e previsione del piano di manutenzione per le opere previste;
- Localizzazione dell'intervento in aree urbane con maggiore problemi di sfioramento PM10;
- Soglia minima dell'investimento;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

- Localizzazione dell'intervento nei comuni finanziati per l'attuazione dell'Agenda urbana;
- Localizzazione dell'intervento nei comuni inclusi nella Strategia Aree Interne (DGR 1126 del 6/10/2014);
- Previsione di soluzioni in grado di accrescere l'accessibilità ai servizi di trasporto per le persone disabili;
- Esistenza di una analisi della domanda turistica e conseguente strutturazione degli interventi in funzione della segmentazione del mercato di riferimento;
- Ricorso a nuove tecnologie e/o applicazioni web e social che possano accrescerne la visibilità/la fruizione del patrimonio da parte dei residenti e/o di nuove categorie di potenziali visitatori;
- Esistenza di una solida analisi della domanda turistica e conseguente strutturazione degli interventi in funzione della segmentazione del mercato di riferimento;
- Congruità e pertinenza dei costi esposti rispetto agli obiettivi progettuali, al piano di lavoro delineato e alle specifiche del bando;
- Capacità di attivare logiche di rete nella promozione/gestione del prodotto turistico sviluppando servizi, soluzioni, pacchetti integrati;
- Incremento del potenziale della domanda turistica in particolar modo con riferimento a mercati esteri;
- Capacità di attivare sinergie con gli interventi a sostegno del Distretto Culturale Evoluto (DCE) della Regione Marche;
- Sinergie con la programmazione del FSE e/o con altre fonti di finanziamento comunitarie, nazionali e regionali;

Spese Ammissibili

- Spese tecniche in quanto strettamente necessarie alla realizzazione dell'intervento;
- Lavori, impianti e forniture, in quanto strettamente legati alla realizzazione dell'intervento;
- Oneri per la sicurezza;
- Spese tecniche fino ad un massimo del 10% dell'importo dei lavori;
- Spese per espropri ed acquisizione di aree;
- Spese di cui all'art. 6 della L.R. 38/2012;
- Iva ammissibile solo qualora non sia rimborsabile/recuperabile;

Gli elementi sopra indicati fanno riferimento a quanto stabilito dalle schede MAPO e costituiscono l'insieme all'interno del quale verranno identificati i criteri per l'accesso ai contributi e per la redazione dei Bandi, a valere sui fondi POR FESR Marche 2014/2020.



Allegato C

**CRITERI SPECIFICI E PER LA FORMAZIONE DELLA GRADUATORIA DI CUI AL BANDO
RELATIVO ALL'AZIONE 14.4 DEL POR FESR MARCHE 2014/2020**

1. REQUISITI DI PARTECIPAZIONE

Possono partecipare al Bando i Comuni della Regione Marche interessati dal tracciato della Ciclovia Adriatica. I Comuni partecipano in forma singola o come aggregazione di Comuni, qualora l'intervento proposto prevede una progettazione unitaria e la connessione tra percorsi appartenenti a territori comunali limitrofi, consentendo la connessione tra ambiti urbani e periurbani. Un soggetto non può partecipare a più di una aggregazione, pena l'esclusione dal presente bando.

Sono requisiti di ammissibilità:

- Localizzazione in area urbana/suburbana e collegamento con i nodi del sistema della mobilità collettiva;
- Rispetto della normativa europea nazionale e regionale vigente;
- Interventi già previsti, o da prevedere entro i termini stabiliti dal Bando, nei programmi triennali comunali dei lavori pubblici;
- Proprietà o completa disponibilità dell'area oggetto di intervento (secondo i termini stabiliti dal Bando);
- Soglia minima dell'investimento ammissibile non inferiore ad € 100.000,00;
- Sottoscrizione dell'atto di impegno degli obblighi posti a carico del beneficiario.

Sono motivazioni che determinano l'esclusione dal Bando:

- La partecipazione, da parte del Beneficiario, a più di una aggregazione di Comuni;
- La presentazione di istanza non completa e non contenete le informazioni riconducibili agli allegati previsti dal Bando stesso.

2. SPESE AMMISSIBILI

Tipologia di spese ammissibili¹

Sono ammissibili:

- Le spese tecniche nei limiti del 10% del costo totale ammissibile dell'intervento
- Le spese per la realizzazione di opere civili murarie ed assimilate, funzionali alla esclusiva realizzazione dell'efficienza energetica dell'edificio, quali ad esempio isolamento termico, serre solari, sistemi solari passivi e finiture ad essi strettamente connesse
- Le spese di installazione di impianti finalizzati al raggiungimento di un'elevata efficienza energetica e finiture connesse
- Le spese per le acquisizioni di sistemi ed apparecchiature per il monitoraggio in fase di esercizio dell'edificio, in quanto strettamente necessarie alla realizzazione dell'intervento.

L'IVA è ammissibile solo se realmente e definitivamente sostenuta dal beneficiario finale. L'IVA che sia comunque recuperabile non può essere considerata ammissibile anche ove non venga effettivamente recuperata dal beneficiario.

Sono ammissibili le spese effettuate a partire dall'1 gennaio 2014 e fino al termine di realizzazione del progetto e comunque entro i termini previsti dal Bando.

¹ Le spese ammissibili devono essere conformi alle disposizioni previste dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

3. INTENSITÀ DEL CONTRIBUTO

I contributi verranno concessi ai progetti utilmente collocati in graduatoria. Saranno considerati finanziabili tutti i progetti ammessi secondo l'ordine della graduatoria, fino alla concorrenza delle somme disponibili.

Il contributo è calcolato per ogni singolo intervento, per ciascun Comune partecipante.

L'entità massima del contributo pubblico è pari al 75% del costo dell'investimento sostenuto ammissibile a finanziamento e non potrà comunque superare l'importo massimo di € 400.000,00.

Gli interventi inseriti nella graduatoria, ma non finanziati o finanziati parzialmente per carenza di fondi disponibili, nei limiti di vigenza della stessa, potranno eventualmente essere soddisfatti qualora sopraggiungano ulteriori disponibilità finanziarie anche provenienti da altre fonti di finanziamento statali e regionali, compatibilmente con il termine finale di ammissibilità delle spese.

La graduatoria ha validità triennale dalla pubblicazione della stessa sul BUR Marche ed entro questo limite è possibile prevederne lo scorrimento.

4. CRITERI E MODALITÀ DI VALUTAZIONE

L'attività istruttoria verrà effettuata dalla Regione Marche che accerterà:

- la regolarità e la completezza della documentazione pervenuta
- il possesso dei requisiti generali di ammissibilità formale di seguito elencati:
 1. Localizzazione in area urbana/suburbana e collegamento con i nodi del sistema della mobilità collettiva;
 2. Rispetto della normativa europea nazionale e regionale vigente
 3. Interventi già previsti, o da prevedere entro i termini stabiliti dal Bando, nei programmi triennali comunali dei lavori pubblici;
 4. Proprietà o completa disponibilità dell'immobile/area oggetto di intervento ((secondo i termini stabiliti dal Bando);
 5. Soglia minima dell'investimento ammissibile non inferiore ad € 100.000,00;
 6. Sottoscrizione dell'atto di impegno degli obblighi posti a carico del beneficiario.

La Regione Marche sottoporrà i progetti alla valutazione di una commissione appositamente costituita composta da funzionari regionali esperti in materia. Il punteggio sarà normalizzato su base 100.

I soggetti proponenti i cui progetti avranno raggiunto o superato la soglia di 70/100 verranno ammessi in graduatoria.

La graduatoria di merito tra i progetti dichiarati ammissibili verrà formata in base al punteggio ottenuto applicando i criteri di valutazione e degli indicatori definiti nel POR FESR MARCHE 2014-2020 e di seguito specificati.

A. Qualità del progetto : (60 punti tot):

Validità e fattibilità del progetto

- *Chiarezza della proposta e livello di dettaglio dei contenuti* (da 0 a 10 punti);
- *Collegamento con i nodi del sistema della mobilità collettiva (prossimità parcheggi, nodi di scambio, stazioni, fermate)* (da 0 a 10 punti);

Sostenibilità economico-finanziaria

- *Congruietà dei tempi e grado di cantierabilità dell'intervento* (da 0 a 5 punti);
- *Entità del cofinanziamento aggiuntivo da parte del Beneficiario* (da 0 a 10 punti);



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE
ADUNANZA n. _____ LEGISLATURA IX

Impatti diretti

- *Estensione dei tratti interessati in Km* (da 0 a 10 punti);
- *Pendenza del percorso (media)* (da 0 a 10 punti);
- *Presenza di opere complementari* (da 0 a 5 punti);

B. Efficacia trasversale : (20 punti tot):

Effetti trasversali

- *Riduzione stimata del traffico dei veicoli privati* (da 0 a 5 punti);
- *Localizzazione dell'intervento in aree urbane con maggiore problemi di sfioramento PM10* (da 0 a 5 punti);
- *Sinergie con la programmazione FESR e FSE e/o con altre fonti di finanziamento comunitarie, nazionali e regionali* (da 0 a 5 punti);
- *Sostenibilità ambientale del progetto* (da 0 a 5 punti);

C. Criteri di premialità : (20 punti tot):

- *Progetto o proposta progettuale che interessi il territorio di più comuni* (da 0 a 10 punti);
- *Avanzamento del livello progettuale* (da 0 a 5 punti);
- *Analisi dei costi e delle modalità previste per la manutenzione* (da 0 a 5 punti);

Criteri di priorità

A parità di punteggio si applicano nell'ordine i seguenti criteri di priorità:

- *Progetti promossi dagli enti locali che hanno già aderito o che aderiranno al patto dei sindaci (PAES) o che aderiscono ad un più ampio progetto di sviluppo urbano sostenibile di dimensione sovra comunale;*
- *Localizzazione dell'intervento nei comuni finanziati per l'attuazione dell'Agenda urbana;*
- *Previsione di soluzioni in grado di accrescere l'accessibilità ai servizi di trasporto per le persone disabili.*