

BANDO *Città rigenerative*

Programma Regionale Piemonte FESR 2021/2027

***Decisione di Esecuzione della Commissione del 07/10/2022
C(2022) 7270, come da ultimo modificata dalla Decisione di
esecuzione della CE C(2026) 1663 del 9 marzo 2026***

Azione II.2.vii.3

*Interventi per l'adattamento degli ambiti urbani per la
riduzione delle emissioni inquinanti*



ALLEGATO 15 Griglia dei criteri di valutazione

La valutazione delle domande viene effettuata, nel termine di 90 giorni dalla data di presentazione della domanda, nel rispetto di quanto previsto dal presente Bando ed in coerenza con quanto stabilito dal documento “Metodologia e criteri di selezione delle operazioni del PR FESR 2021-2027”, da ultimo approvato dal Comitato di Sorveglianza del PR FESR 2021-2027 con procedura scritta conclusa in data 19/05/2026.

Le domande sono, inoltre, valutate tenuto conto dell'obbligo, posto in capo all'Amministrazione ai sensi dell'art. 73 c. 2 lett. d) del Regolamento (UE) n. 2021/1060, di verificare che il beneficiario disponga delle risorse e dei meccanismi finanziari necessari a coprire i costi di gestione e di manutenzione per le operazioni che comportano investimenti in infrastrutture o investimenti produttivi, in modo da garantirne la sostenibilità finanziaria.

La procedura di valutazione delle domande si articola nelle seguenti fasi successive:

- a) ammissibilità formale;
- b) ammissibilità sostanziale;
- c) valutazione;
- d) criterio di premialità.

La valutazione positiva della domanda a seguito di una fase comporta l'ammissione alla fase di valutazione successiva.

Per le fasi di “ammissibilità sostanziale”, di “valutazione” e di applicazione del criterio di premialità, Finpiemonte si avvale del Comitato Tecnico di Valutazione (nel seguito “Comitato”).

Il Comitato, composto da componenti di Finpiemonte e della Regione Piemonte, esprime un parere vincolante nell'ambito dell'iter istruttorio ed opera in conformità al Regolamento interno che, tra le altre cose, disciplina le diverse attribuzioni di competenza e responsabilità dei componenti. Il Comitato può inoltre avvalersi di eventuali professionalità esterne al Comitato stesso.

Le istruttorie di “ammissibilità formale” ed “ammissibilità sostanziale” vertono sulla verifica dei criteri definiti al paragrafo 3.2 del bando.

Coerentemente con quanto previsto nel documento “Metodologia e criteri di selezione delle operazioni”, per la fase di valutazione viene utilizzato un sottoinsieme coerente e pertinente rispetto alla casistica di interventi sostenuti rispetto al più esteso set di criteri.

In particolare la fase di “valutazione” verte sui seguenti criteri:

1. Validità dei contenuti della proposta e delle metodologie progettuali adottate, così come descritte negli elaborati progettuali [max 23 punti];
2. Completamento di/sinergia con programmi/interventi (funzionali e fruibili) già finanziati con risorse comunitarie e/o nazionali [max 4 punti];
3. Attivazione di sinergie con altre azioni del PR FESR [max 3 punti];
4. Grado di integrazione dell'intervento con il sistema di mobilità collettiva e connessione con i principali poli attrattori [max 8 punti];
5. Rispondenza dell'intervento agli strumenti di pianificazione multilivello **[max 6 punti. Criterio escludente, soglia minima 1 punto]**;
6. Adozione dei sistemi di coinvolgimenti dei portatori di interesse locali per la condivisione della proposta [max 6 punti];

7. Utilizzo di tecniche innovative ed a basso impatto ambientale, di Nature Based Solutions (NBS), oltre al soddisfacimento dei CAM [max 7 punti];
8. Presenza e grado di approfondimento del piano di manutenzione e gestione delle opere **[max 8 punti. Criterio escludente, soglia minima 1 punto];**
9. Capacità degli interventi proposti di ridurre le emissioni inquinanti, di gas climalteranti e l'utilizzo dei veicoli privati **[max 24 punti. Criterio escludente, soglia minima 12 punti];**
10. Capacità economico-finanziaria del beneficiario in termini di:
 - disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e di manutenzione degli investimenti previsti;
 - impegno e disponibilità a cofinanziare l'intervento;[max 5 punti];
11. Qualità economico-finanziaria del progetto in termini di:
 - miglior rapporto tra costi e benefici che si intende ottenere per effetto del progetto **[max 3 punti. Criterio escludente, soglia minima 1 punto];**
 - pertinenza dei costi rispetto all'intervento previsto e alle disposizioni del Bando **[max 3 punti. Criterio escludente, soglia minima 1 punto];**[max 6 punti].

Con riferimento all'elenco sopra riportato, i progetti, per risultare idonei e ammissibili a finanziamento, dovranno conseguire:

- a) per ciascun criterio: un punteggio almeno pari alla soglia minima dello stesso, se prevista;
- b) complessivamente: un punteggio totale almeno pari a **60/100**.

Per ogni criterio sono individuati dei sotto-criteri di valutazione e per ognuno dei quali viene definito il punteggio conseguibile e la modalità di assegnazione (Tabella 1).

Non saranno attribuiti punteggi per le voci per le quali non siano presenti nella domanda o nella documentazione allegata sufficienti elementi per formulare la valutazione.

Al termine delle proprie attività, la Commissione di Valutazione predispone le valutazioni dei progetti ammessi a finanziamento.

Modalità di assegnazione dei punteggi per la valutazione di merito del progetto

Tabella 1

1. Validità dei contenuti della proposta e delle metodologie progettuali adottate, così come descritte negli elaborati progettuali; [max 23 punti]			
<i>Valutazione della misura in cui le scelte progettuali — indipendentemente dalla tipologia di intervento — sono esplicitamente orientate agli obiettivi della Misura II.2vii.3: riduzione delle percorrenze veicolari private, miglioramento della qualità dell'aria (riduzione degli inquinanti PM10/NO₂), consolidamento degli spostamenti sistematici in bicicletta e a piedi, restituzione dello spazio pubblico alla vita urbana. La stima quantitativa degli effetti sulle emissioni è oggetto del criterio 9.</i>			
Subcriteri		Punteggi	Modalità di assegnazione
1.1 Coerenza delle scelte progettuali con gli obiettivi specifici del Bando (par. 1.1, lettere A., B., C. e D.)		Da 0 a 7	
			p.ti 0 — le scelte progettuali non sono motivate rispetto agli obiettivi specifici del Bando; l'intervento si configura prevalentemente come riqualificazione senza riferimento agli effetti sulla mobilità veicolare e sulla qualità dell'aria
			p.ti 1-2 — le scelte progettuali sono genericamente coerenti con gli obiettivi del Bando, con almeno un riferimento esplicito al nesso tra soluzione adottata e riduzione delle percorrenze veicolari o miglioramento della qualità dell'aria
			p.ti 3-4 — le scelte progettuali sono motivate rispetto ad almeno due dei quattro obiettivi specifici della Misura, con riferimento alle misure PRQA pertinenti (Mob.M.5.A.1b e/o Mob.M.3.A8)
			p.ti 5-7 — tutte le principali scelte progettuali sono esplicitamente orientate agli obiettivi della Misura, con coerenza dimostrata tra soluzione adottata, stima degli effetti (Allegato 6 - Relazione tecnico-economica di sintesi, sez. 2.2) e misure del PRQA nell'Ambito "Mobilità e Aree Urbane"; il progetto dimostra consapevolezza del contesto
1.2 Visione di sistema e pianificazione territoriale degli interventi		Da 0 a 8	
			p.ti 0 — il progetto non è corredato di analisi territoriale di supporto alla scelta localizzativa; l'intervento risulta scollegato da un ragionamento di sistema
			p.to -1-2 — il proponente ha motivato la scelta localizzativa con riferimento al contesto urbano immediato, senza cartografia tematica specifica
			p.ti 3-4 — il proponente ha prodotto cartografia tematica che documenta l'inserimento dell'intervento nella rete di mobilità attiva comunale e la connessione

			con i principali poli attrattori
			p.ti 5-6 — il proponente ha prodotto cartografia tematica che documenta l'inserimento dell'intervento nella rete di mobilità attiva e nelle criticità di qualità dell'aria a scala comunale, con motivazione esplicita della scelta localizzativa rispetto alle aree a maggiore esposizione agli inquinanti o a maggiore potenziale di trasferimento modale
			p.ti 7-8 — il progetto si inserisce in un Masterplan, Piano Provinciale o accordo formale intercomunale sulla mobilità sostenibile o sulla qualità dell'aria, documentato da atti deliberativi; oppure il Comune fa parte di una Unione di Comuni che ha adottato una strategia comune sulla mobilità attiva
<i>1.3 Qualità e grado di integrazione delle soluzioni progettuali. La qualità delle soluzioni deve rispondere alla documentazione tecnica messa a disposizione da Regione Piemonte¹ per la predisposizione della documentazione da allegare alla domanda (Allegato 6 - Relazione tecnico-economica di sintesi, sez. 2.2)</i>		Da 0 a 8	
			p.ti 0 — elaborati insufficienti o non verificabile la rispondenza alla documentazione tecnica di supporto; oppure l'intervento si configura come rifacimento senza trasformazione qualitativa documentata
			p.ti 1-2 — intervento focalizzato su una sola tipologia di spesa ammissibile (es. solo percorso ciclabile, solo moderazione del traffico, solo trasformazione spazio pubblico), con soluzioni rispondenti alla documentazione tecnica di supporto. Scelte progettuali adeguate al contesto ma senza integrazione con altre componenti previste dal bando al paragrafo 2.2.
			p.ti 3-4 — intervento che integra due tipologie di spesa ammissibile (es. percorso ciclabile + de-impermeabilizzazione, spazio pubblico + moderazione del traffico), con soluzioni rispondenti alla documentazione tecnica di supporto. Le componenti sono coerenti tra loro e documentate negli elaborati grafici.
			p.ti 5-6 — intervento che integra tre o più tipologie di spesa ammissibile in un disegno

¹ La documentazione tecnica di supporto sarà resa disponibile sulla pagina web di Finpiemonte dedicata al bando, oltre che sul sito di Regione Piemonte

			urbano organico, con soluzioni rispondenti alla documentazione tecnica di supporto. Le componenti sono coerenti tra loro e documentate negli elaborati grafici, con motivazione tecnica esplicita delle scelte adottate alle alternative considerate.
			p.ti 7-8 — intervento che integra più tipologie di spesa in una visione strategica del territorio, con approccio che combina mobilità attiva sicura, rigenerazione dello spazio pubblico e NBS; Le soluzioni sono rispondenti alla documentazione tecnica di supporto. Le componenti sono coerenti tra loro e documentate negli elaborati grafici, con motivazione tecnica esplicita delle scelte adottate alle alternative considerate. Le scelte progettuali sono motivate rispetto al contesto specifico e al contributo atteso alla sicurezza degli utenti vulnerabili e alla qualità dello spazio pubblico.
Totale criterio 1		0-23 punti	

2. Completamento di sinergia con programmi/interventi (funzionali e fruibili) già finanziati con risorse comunitarie e/o nazionali [max 4 punti]		
<i>Occorre descrivere in Relazione tecnico-economica di sintesi (Allegato 6, punto 2.4) se l'intervento prevede un completamento o si sviluppa in sinergia con azioni finanziate dal PNRR, dal FEASR o da altri programmi di finanziamento pertinenti. Dovranno essere indicati gli estremi delle altre progettazioni integrate e delle caratteristiche principali dei progetti oggetto di sinergia.</i>		
Subcriteri	Punteggi	Modalità di assegnazione
<i>Complementarietà con interventi finanziati da altri programmi</i>	Da 0 a 4	
		p.ti 0 — nessuna verifica effettuata, oppure non esistono interventi finanziati pertinenti nel territorio
		p.to 1 — il proponente ha verificato la situazione territoriale ma non è possibile individuare sinergie efficaci con interventi già finanziati
		p.ti 2 — il progetto si sviluppa in continuità funzionale con almeno un intervento già finanziato (es. completa un percorso ciclabile parzialmente realizzato, si raccorda con un'area pedonale già finanziata), con indicazione degli estremi del finanziamento
		p.ti 3-4 — il progetto completa o potenzia un intervento già finanziato con risorse PNRR, FSC o MIT, determinando una continuità territoriale documentata cartograficamente e rendendo fruibile una rete altrimenti incompleta
Totale criterio 2	0-4 punti	

3. Attivazione di sinergie con altre azioni del PR FESR [max 3 punti]	
<i>Occorre descrivere e valorizzare in Relazione Tecnica (Allegato 6 vedi punto 2.4) le sinergie concertate con altre Misure del FESR. Acquisisce particolare valore la sinergia/complementarietà con la strategia Urbana d'Area competente per il territorio interessato dall'intervento.</i>	
Punteggi	Modalità di assegnazione
Da 0 a 3	Il punteggio verrà attribuito in relazione al numero delle sinergie attivate:

	p.ti 0 - non sono state attivate sinergie p.ti 1 - una sinergia attivata p.ti 2 - più sinergie attivate p.ti 3 - più sinergie attivate, anche con riferimento alle SUA
Totale criterio 3	0-3 punti

4. Grado di integrazione dell'intervento con il sistema di mobilità collettiva e connessione con i principali poli attrattori [max 8 punti]		
Subcriteri	Punteggi	Modalità di assegnazione
<i>4.1 Connessione con poli attrattori in ambito urbano: descrivere i poli scolastici, produttivi, commerciali e di servizio pubblico raggiunti dall'intervento, indicando il numero stimato di utenti potenziali.</i>	Da 0 a 6	
		p.ti 0 – nessun polo attrattore rilevante entro l'area di influenza del progetto
		p.ti 1-2 polo attrattore con meno di 100 utenti sistematici potenzialmente raggiungibili via percorso (es. piccolo ufficio comunale, area verde)
		p.ti 3-4 punti — polo con 100-1000 utenti sistematici raggiungibili (es. scuola primaria, piccolo polo produttivo). Il punteggio sarà modulato in funzione del numero di utenti
		p.ti 5-6 — polo con più di 1000 utenti sistematici raggiungibili, e/o combinazione di più poli
<i>4.2 Connessione con il sistema di trasporto pubblico locale e ferroviario: descrivere le fermate TPL/stazioni ferroviarie entro 500 m dall'intervento e la continuità del percorso con le stesse.</i>	Da 0 a 2	
		p.ti 0 – nessuna fermata TPL o stazione ferroviaria entro 500 m o il percorso non ne garantisce l'accessibilità
		p.ti 1 – il percorso si connette con fermate TPL locali o stazioni ferroviarie
		p.ti 2 – il percorso, oltre a connettersi con fermate TPL locali, si attesta o ha continuità con stazioni ferroviarie
Totale criterio 4	0-8 punti	

5. Rispondenza dell'intervento agli strumenti di pianificazione multilivello [max 6 punti]		
CRITERIO ESCLUDENTE - SOGLIA MINIMA 1 PUNTO DA CONSEGUIRE CON IL SUBCRITERIO 5.1		
Subcriteri	Punteggi	Modalità di assegnazione
<i>5.1 Coerenza con strumenti di pianificazione provinciali,</i>	Da 0 a 4	

regionali: Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA), Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), Piano Regolatore Generale (PRG/PUC), Piano Regionale della Mobilità Ciclabile (PRMC), Piani Strategici del Verde pubblico. Dovranno essere indicati gli atti di approvazione degli strumenti di riferimento e le specifiche misure in essi previste con cui l'intervento si raccorda.	SOGLIA MINIMA: 1 punto	
		p.ti 0 – nessuna verifica di coerenza con strumenti di pianificazione
		p.ti 1 – coerenza documentata con il PRQA, con indicazione di atti adottati in ottemperanza alle previsioni di piano (es. ordinanza di limitazione del traffico, ordinanza di limitazione della combustione all'aperto dei materiali vegetali etc., con riferimento alla D.G.R. n. 9-2196 del 26/02/2021 ed alla D.G.R. n. 26-3694 del 06/08/2021, artt. 13 e 14 delle Norme di Attuazione del PRQA vigente)
		p.ti 2 – coerenza documentata con un ulteriore strumento di pianificazione regionale, oltre al PRQA, con indicazione degli articoli/tavole di riferimento
		p.ti -3-4 – coerenza documentata con più strumenti di pianificazione regionali, oltre al PRQA, con indicazione degli articoli/tavole di riferimento e con esplicitazione del contributo dell'intervento agli obiettivi di riduzione degli inquinanti previsti
5.2 Livello di approfondimento e qualità dei Piani di mobilità urbana o metropolitana o di equivalenti strumenti di pianificazione/programmazione adottati che abbiano carattere di sostenibilità e che prevedano specifiche misure finalizzate a promuovere la sostenibilità ambientale. <i>Indicare se il Comune dispone di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), di un Biciplan approvati, e se il progetto attua previsioni specificamente contenute in tali strumenti. Allegare</i>	Da 0 a 2	

<i>l'estratto dello strumento pianificatorio con indicazione della previsione attuata.</i>		
		p.ti 0 — il Comune non dispone di alcuno strumento di pianificazione della mobilità, oppure il progetto non attua previsioni di piani esistenti
		p.to 1 — il Comune dispone di uno o più documenti di pianificazione/programmazione della mobilità e il progetto è coerente con le sue indicazioni generali
		p.ti 2 — il Comune dispone di un PUMS o Biciplan approvato e il progetto attua una previsione specifica ivi contenuta, documentata con estratto dello strumento e riferimento alla tavola/scheda pertinente
Totale criterio 5	0-6 punti	SOGLIA MINIMA OBBLIGATORIA: 1/6 (criterio escludente)

6. Adozione dei sistemi di coinvolgimenti dei portatori di interesse locali per la condivisione della proposta [max 6 punti]		
Subcriteri	Punteggi	Modalità di assegnazione
<i>Il bando prevede quale allegato obbligatorio (par. 2.3, punto 7 del Bando) un piano di progettazione partecipata. Occorre descrivere in Relazione tecnico-economica di sintesi (Allegato 6 - Relazione tecnico-economica di sintesi, sez. 2.5) il processo di coinvolgimento dei portatori di interesse locali adottato o pianificato, indicando: i soggetti coinvolti (residenti, comitati di quartiere, associazioni, scuole, categorie economiche), le modalità di partecipazione (incontri pubblici, workshop, co-design, indagini), l'esito del processo partecipativo e il suo impatto sulle scelte progettuali.</i>	Da 0 a 6	
		p.ti 0 — il piano di progettazione partecipata presente ma meramente formale, privo di contenuti specifici
		p.ti 1 — piano presente con descrizione generica dei soggetti coinvolti e delle modalità, senza indicazione dell'impatto sulle scelte progettuali
		p.ti 2 — piano dettagliato con identificazione dei portatori di interesse locali rilevanti, almeno una modalità partecipativa strutturata (es. incontro pubblico, laboratorio di quartiere) e indicazione

		dell'impatto sulla proposta progettuale; il processo si è svolto o è pianificato in una sola fase
		p.ti 3-4 — piano dettagliato con almeno due fasi partecipative distinte (es. fase di ascolto + fase di restituzione/validazione), con documentazione dell'evoluzione della proposta progettuale in seguito agli esiti del processo
		p.ti 5-6 — piano di co-design strutturato in più fasi, con coinvolgimento attivo di scuole e/o categorie vulnerabili (anziani, persone con disabilità, bambini), documentato da verbali o report e con ricadute progettuali esplicite
Totale criterio 6	0-6 punti	

7. Utilizzo di tecniche innovative ed a basso impatto ambientale, di Nature Based Solutions (NBS), oltre al soddisfacimento dei CAM [max 7 punti]		
Subcriteri	Punteggi	Modalità di assegnazione
<i>7.1 Tecniche innovative per la riduzione localizzata degli inquinanti e rispetto dei CAM</i> <i>Descrivere l'eventuale utilizzo di:</i> <i>- sistemi di captazione polveri (smog-free towers): dispositivi tecnologici integrati nello spazio pubblico per la riduzione localizzata degli inquinanti;</i> <i>- rivestimenti fotocatalitici su barriere stradali e superfici edilizie in aree urbane ed aree ad alto traffico;</i> <i>- tecnologie di filtrazione a nebbia d'acqua: soluzioni microclimatiche e di abbattimento locale del particolato in prossimità di recettori sensibili;</i> <i>- il rispetto e il superamento dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) vigenti per le categorie di lavori previste.</i>	Da 0 a 2	
		p.ti 0 – nessuna tecnologia innovativa e mero rispetto dei CAM come obbligo minimo (il rispetto dei CAM deve essere documentato)
		p.to 1 – utilizzo di almeno una tecnologia innovativa per la riduzione localizzata degli inquinanti, coerentemente integrate nell'intervento infrastrutturale, con motivazione tecnica documentata nella Relazione tecnica

		p.ti 2 – utilizzo di 2 o più tecnologie innovative per la riduzione localizzata degli inquinanti, coerentemente integrate nell'intervento infrastrutturale, con motivazione tecnica documentata nella Relazione tecnica
<i>7.2 Utilizzo di Nature Based Solutions (NBS) e interventi di de-impermeabilizzazione</i> <i>Descrivere la presenza e la tipologia di infrastrutture verdi e soluzioni naturali integrate nel progetto (alberature, giardini della pioggia, pavimentazioni permeabili), specificando la superficie de-impermeabilizzata e la tipologia di essenze vegetali previste, con esclusione delle specie esotiche invasive.</i>	Da 0 a 2	
		p.ti 0 — assenza o presenza marginale di NBS (es. alberature isolate prive di continuità con il disegno dello spazio pubblico, aiuole di corredo senza funzione ecosistemica documentata); oppure interventi in cui le componenti vegetali e le superfici effettivamente permeabili siano assenti o residuali, inclusi quelli che prevedano la sola sostituzione di superfici impermeabili con materiali drenanti o pavimentazioni fredde senza incremento netto di verde
		p.ti 1 — NBS presenti come elemento complementare dell'intervento, con documentazione della tipologia e della distribuzione nello spazio pubblico e scelta delle specie arboree e arbustive motivata rispetto agli obiettivi di riduzione degli inquinanti, contrasto all'isola di calore o incremento della biodiversità urbana
		p.ti 2 — NBS presenti come elemento complementare dell'intervento, con documentazione della tipologia e della distribuzione nello spazio pubblico e scelta delle specie arboree e arbustive motivata rispetto agli obiettivi di riduzione degli inquinanti, contrasto all'isola di calore o incremento della biodiversità urbana. Validazione da parte di un soggetto di parte terza dei benefici ambientali valutati ai sensi della D.G.R. n. 1 - 5738 del 7/10/2022, i cui contenuti dell'allegato 1 sono stati aggiornati con Determina Dirigenziale n. 135/A1601C/2024 o della PdR UNI 162/2024, finalizzati alla possibile generazione di crediti di carbonio o di sostenibilità.
<i>7.3 Quota di de-impermeabilizzazione.</i>	Da 0 a 3	

<i>Occorre descrivere in Relazione tecnico-economica di sintesi (Allegato 6, punto 2.6) la stima della % di superficie de-impermeabilizzata</i>		
		p.ti 0 — nessuna de-impermeabilizzazione, oppure sola sostituzione di materiali impermeabili con materiali drenanti o pavimentazioni fredde senza riduzione della superficie impermeabile
		p.ti 1 — superficie de-impermeabilizzata documentata entro il 10% della superficie totale di progetto
		p.ti 2 — superficie de-impermeabilizzata documentata tra il 10% ed il 20% della superficie totale di progetto
		p.ti 3 — superficie de-impermeabilizzata documentata oltre il 20% della superficie totale di progetto
Totale criterio 7	0-7 punti	

8. Presenza e grado di approfondimento del piano di manutenzione e gestione delle opere [max 8 punti]		
CRITERIO ESCLUDENTE - SOGLIA MINIMA 1 PUNTO		
<i>Occorre descrivere in Relazione tecnico-economica di sintesi (Allegato 6 punto 4), gli aspetti fondamentali del piano di manutenzione dell'intervento, di durata almeno quinquennale che il Bando prevede quale allegato specifico (vedi punto 2.3 del Bando - Condizioni di ammissibilità degli interventi), con relativo impegno di adozione da parte di tutti i soggetti coinvolti nella sua attuazione (Atto di approvazione dell'Organo competente) anche in riferimento alla sezione economico/finanziaria.</i>		
<i>Se il progetto non è corredato dal Piano di manutenzione e gestione delle opere si prevede un punteggio pari a 0 - escluso (punteggio escludente).</i>		
Punteggi	Modalità di assegnazione	
Da 0 a 8	Il punteggio prevede un valore pari a: p.ti da 0 a 3 – in base al grado di approfondimento ed innovatività della proposta di piano di manutenzione e p.ti da 0 a 5 - esplicitazione dei valori economici per gestire/manutenere l'intervento.	
Totale criterio 8	0-8 punti	

9. Capacità degli interventi proposti di ridurre le emissioni inquinanti, di gas climalteranti e l'utilizzo dei veicoli privati [max 24 punti]		
CRITERIO PRIORITARIO ED ESCLUDENTE - SOGLIA MINIMA 12 PUNTI DA CONSEGUIRE CON L'APPLICAZIONE DEI SUBCRITERI, SECONDO LE INDICAZIONI DI SEGUITO RIPORTATE.		
<i>Descrivere e quantificare in Relazione tecnico-economica di sintesi (Allegato 6, punto 2.2) la capacità del progetto di determinare una riduzione delle percorrenze veicolari private e delle emissioni inquinanti nell'area urbana di intervento. La stima deve essere fondata su elementi documentali o su metodologia esplicitata (es. fattori di emissione INEMAR, COPERT o equivalenti). Ottengono punteggio basso o nullo i progetti che non determinino una modificazione dell'assetto della mobilità veicolare esistente.</i>		
Subcriteri	Punteggi	Modalità di assegnazione
9.1 Efficacia della proposta in relazione alla riduzione delle	Da 1 a 8	

emissioni inquinanti, di gas climalteranti ed alla riduzione delle percorrenze veicolari o spostamenti evitati dei mezzi privati in ambito urbano. Descrivere se il progetto include: - misure di limitazione della circolazione veicolare e di moderazione del traffico (zone 30, rimozione posti auto, strade scolastiche car-free, riduzione del volume veicolare, al fine di migliorare la sicurezza stradale, specialmente per l'utenza debole, e la qualità ambientale urbana); - realizzazione di percorsi ciclabili in ambito urbano; - misure di trasformazione degli spazi urbani, finalizzate a rigenerare le città in chiave sostenibile, migliorando la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusività sociale attraverso interventi mirati di riqualificazione e riuso; - altre tipologie di interventi.	SOGLIA MINIMA: 4 punti	
		p.ti 1 — la proposta prevede solo la riconversione di un'area a parcheggio senza includere gli altri interventi previsti al paragrafo 2.2 e senza documentare l'analisi della domanda e dell'offerta di sosta nell'area di intervento
		p.to 2-3 — la proposta include uno o più interventi necessari, previsti al paragrafo 2.2 del bando, senza alcuna valutazione degli effetti sulla rete viabilistica connessi ai diversi interventi e/o senza la stima della riduzione delle percorrenze veicolari.
		p.ti 4-6 — la proposta include uno o più interventi necessari, previsti al paragrafo 2.2 del bando, con valutazione degli effetti sulla rete viabilistica connessi ai diversi interventi e stima della riduzione delle percorrenze veicolari.
		p.ti 7-8 — la proposta include uno o più interventi necessari, previsti al paragrafo 2.2 del bando, con valutazione degli effetti sulla rete viabilistica connessi ai diversi interventi e stima della riduzione delle percorrenze veicolari, ed è corredato di analisi della domanda e dell'offerta di sosta che dimostra la coerenza della trasformazione con il contesto urbano circostante.
9.2 Interventi per limitare le emissioni dei veicoli attraverso la pianificazione urbana e la	Da 1 a 8 SOGLIA MINIMA: 4 punti	

gestione del traffico. Descrivere il meccanismo attraverso cui i singoli interventi previsti dal progetto determinano una riduzione delle percorrenze veicolari o spostamenti evitati dei mezzi privati (trasferimento modale, riduzione accessi veicolari, sottrazione di capacità stradale ai veicoli etc.). Indicare il numero stimato di spostamenti/giorno potenzialmente trasferiti alla mobilità attiva o al TPL o in termini di riduzione delle percorrenze dei veicoli privati. Fornire una stima della riduzione attesa in relazione all'indicatore: - percorrenze veicolari (veh·km/anno).		
		p.ti 1 – l'intervento non determina modificazioni all'assetto della mobilità veicolare (es. verde urbano isolato, alberata senza pedonalizzazione, pista su sedime dismesso senza funzione modale documentata, nessuna limitazione dello spazio di carreggiata per i veicoli, etc.)
		p.ti 2-3 – l'intervento interessa un'area con presenza di traffico veicolare ma la stima degli spostamenti trasferiti è assente o molto generica
		p.ti 4-6 – l'intervento interessa un'area con presenza di traffico veicolare e la documentazione della stima del numero di spostamenti potenzialmente trasferiti è fondata su dati di traffico o di domanda del polo attrattore servito
		p.ti 7-8 – stima robusta basata su rilievi di traffico, conteggi esistenti o modelli di domanda di mobilità: il progetto include indicatori di monitoraggio del trasferimento modale e/o della riduzione del traffico privato attraverso gli interventi previsti (contatori bidirezionali, rilievi periodici)
9.3 Stima quantitativa della riduzione di emissioni inquinanti. Fornire una stima della riduzione attesa per i seguenti parametri, indicando la metodologia adottata: - riduzione delle emissioni di PM10 (kg/anno);	Da 1 a 8 SOGLIA MINIMA: 4 punti	

- riduzione delle emissioni di NOx (kg/anno); - riduzione delle emissioni di CO2 equivalente (kg/anno). I riferimenti metodologici sono riportati al paragrafo 2.2 della Relazione tecnico-economica di sintesi.		
		p.ti 1 – nessuna stima quantitativa: intervento che per sua natura non riduce le emissioni da traffico (es. solo rifacimento alberata, sola riqualificazione estetica, interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria, etc.)
		p.ti 1-3 – stima semplificata presente ma basata solo su stime di popolazione o superfici, senza riferimento a fattori di emissione, dati di traffico, riduzioni delle percorrenze
		p.ti 4-6 – stima basata su fattori di emissione standard (EMEP-Corinair) applicati a una stima documentata della riduzione delle percorrenze veicolari. Il risultato deve essere espresso negli indicatori quantitativi, di seguito riportati: - kg PM10/anno; - kg NOx/anno; - kg CO2 equivalente/anno; - veh·km/anno (riduzione di percorrenza in km/anno per tipologia di veicolo). I suddetti indicatori devono essere tutti valorizzati. Valorizzazione dell'indicatore RCR50 del PR FESR 2021-2027
		p.ti 7-8 – stima basata su fattori di emissione standard (EMEP-Corinair) applicati ad indicatori quantitativi misurati delle percorrenze in ambito urbano e riduzione conseguibile a seguito della realizzazione dell'intervento. Il risultato deve essere espresso in indicatori quantitativi: - kg PM10/anno; - kg NOx/anno; - kg CO2 equivalente/anno; - veh·km/anno (riduzione di percorrenza in km/anno per tipologia di veicolo). I suddetti indicatori devono essere tutti valorizzati. Valorizzazione dell'indicatore RCR50 del PR FESR 2021-2027
Totale criterio 9	3-24 punti	SOGLIA MINIMA OBBLIGATORIA: 12/24 (criterio escludente)

10. Capacità economico-finanziaria del beneficiario in termini di: ◦ disponibilità di risorse necessarie a coprire i costi di gestione e di manutenzione degli investimenti previsti; ◦ impegno e disponibilità a cofinanziare l'intervento [max. 5 punti]		
<i>Occorre descrivere in Relazione tecnico-economica (Allegato 6 par. 3) gli elementi che permettano di valutare i criteri sotto riportati</i>		
Sotto-criteri di valutazione	Punteggi	Modalità di assegnazione
Proposte progettuali che espongono l'impegno del beneficiario a cofinanziare per una quota più alta rispetto a quanto richiesto dal presente Bando in relazione alla quota di cofinanziamento	Da 0 a 5	
		p.ti 0 - nel caso in cui non venga manifestato alcun impegno
		p.ti 1 - nel caso in cui l'impegno sia relativo ad un maggiore co-finanziamento, superiore al 1% ed entro il 2%, in più rispetto a quanto già richiesto dal bando
		p.ti 2 - nel caso in cui l'impegno sia relativo ad un maggiore co-finanziamento, superiore al 2% ed entro il 3%, in più rispetto a quanto già richiesto dal bando
		p.ti 3 - nel caso in cui l'impegno sia relativo ad un maggiore co-finanziamento, superiore al 3% ed entro il 4%, in più rispetto a quanto già richiesto dal bando.
		p.ti 5 - nel caso in cui l'impegno sia relativo ad un maggiore co-finanziamento oltre il 4% in più rispetto a quanto già richiesto dal bando.
Totale criterio 10	0-5 punti	

11. Qualità economico-finanziaria del progetto in termini di: ◦ miglior rapporto tra costi e benefici che si intende ottenere per effetto del progetto; ◦ pertinenza dei costi rispetto all'intervento previsto e alle disposizioni del Bando. [max 6 punti]		
CRITERIO ESCLUDENTE - SOGLIA MINIMA 2 PUNTI DA CONSEGUIRE CON L'APPLICAZIONE DEI SUBCRITERI, SECONDO LE INDICAZIONI DI SEGUITO RIPORTATE.		
Sotto-criteri di valutazione	Punteggi	Modalità di assegnazione
11.1 Miglior rapporto tra costi e benefici che si intende ottenere per effetto del progetto Definizione della scelta progettuale a confronto con soluzioni alternative	Da 0 a 3 SOGLIA MINIMA: 1 punto	
		p.ti 0 - analisi di valutazioni preliminari ma carenti nell'individuazione delle possibili alternative
		p.ti 1 - analisi di soluzioni alternative e definizione della scelta progettuale con miglior rapporto costi benefici
		p.ti 2-3: in aggiunta alla precedente analisi, presenza

		di valutazione comparativa vantaggi e svantaggi e delle precauzioni operative da adottare per la scelta adottata
<i>11.2 Pertinenza dei costi rispetto all'intervento previsto e alle disposizioni del bando</i>	Da 0 a 3 SOGLIA MINIMA: 1 punto	
		p.ti 0 - mancanza di coerenza delle spese con le disposizioni del Bando e delle voci di elenco prezzi/analisi/computo con i riferimenti regionali
		p.ti 1 bassa coerenza con disposizioni bando e eccesso di voci prese da mercato
		p.ti 2 - 3: aderenza a disposizioni bando e prezziario di riferimento
Totale criterio 11	0- 6 punti	SOGLIA MINIMA OBBLIGATORIA: 2/6 (criterio escludente)