



## **DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA 16 giugno 2004, n. 28/26**

**Bando POR – quadriennio 2003/2006 – riguardante la procedura di selezione delle proposte di finanziamento sull’Asse VI, Misura 6.2 “Accessibilità e governo della mobilità nei maggiori contesti urbani”.**

Si assenta l’Assessore Cappellacci

L’Assessore dei Trasporti richiama l’attenzione della On.le Giunta regionale in merito alla conclusione della fase procedimentale relativa al quadriennio 2003-2006 del P.O.R. Sardegna Asse VI – Misura 6.2, ed alla definitiva approvazione della graduatoria scaturita dall’esame della Commissione, nominata dal Direttore Generale dell’Assessorato dei Trasporti con Det. N. 40 del 22.01.2004 e n. 50 del 03.02.2004, e dei conseguenti criteri di verifica e di istruttoria necessari per attivare le procedure di finanziamento degli stessi interventi, nel limite massimo previsto di Euro 120.105.629,94.

L’Assessore ricorda che per la spendita dei fondi disponibili nella stessa Misura 6.2, per il triennio 2000-2002, ed ammontanti a € 23.874.035,24, l’Assessorato ha proceduto all’emanazione di una lettera bando dove gli Enti e le Aziende, individuati dal POR quali Beneficiari finali della Misura, venivano invitati a segnalare gli interventi coerenti con le strategie e prescrizioni del Q.C.S. e del P.O.R.

L’Assessore informa, inoltre, che tra le proposte pervenute, si era proceduto, con Delibera di Giunta 31/21 del 18.09.2002, a destinare parte dei fondi P.O.R., stanziati per il periodo 2000-2002, e per un importo pari ad euro 9.873.370,06, al finanziamento del progetto presentato congiuntamente dal Comune di Cagliari e dal Consorzio Trasporti e Mobilità di Cagliari, denominato “*Progetto di integrazione e sviluppo tecnologico dei sistemi di controllo della mobilità nell’area vasta di Cagliari*”. Con Delibera di Giunta n. 15/60 del 28.05.2003, si è ritenuto quindi di chiudere il primo Bando, riferito al 1° triennio, fatti salvi gli impegni sottoscritti con l’Accordo di Programma relativo al P.I.T. SS 1 di cui al D.P.G.R. 18.12.2002 n. 160, riferiti alla “*viabilità via XXV Aprile del Comune di Sassari*” pari a Euro 2.790.000,00, e di destinare i residui fondi al secondo Bando, per un importo pari a € 11.210.629,94.

L’Assessore riferisce ancora che per la spendita dei fondi disponibili nella Misura 6.2, per il quadriennio 2003-2006 ed ammontanti a € 120.105.629,94, si è proceduto all’emanazione di un Bando di evidenza pubblica, con l’allegata “*Metodologia per l’individuazione delle priorità*”



di intervento entro i contesti metropolitani di Cagliari e Sassari”, approvato con Deliberazione di Giunta regionale 9 luglio 2003, n. 20/85 e pubblicato sul B.U.R.A.S. del 21 agosto 2003 n. 25 Supplemento straordinario n. 2. Al riguardo, con la Determinazione sopra menzionata, n. 40 del 22.01.2004, n. 50 del 03.02.2004, è stata costituita una Commissione Tecnica finalizzata all’esame delle proposte ed alla individuazione di una graduatoria di merito degli interventi ritenuti ammissibili ai benefici del POR 2000-2006 – MISURA 6.2 –quadriennio 2003-2006. I lavori della Commissione si sono svolti nel rispetto degli indirizzi del P.O.R. e del Bando concludendo con le valutazioni finali di merito individuando i progetti ammissibili attraverso apposita griglia di valutazione e stilando apposita graduatoria finale con osservazioni e rilievi da seguire per la fase istruttoria successiva.

L’Assessore riferisce ancora che entro i termini fissati dal Bando sono pervenute n 14 proposte di finanziamento e che 4 di queste non sono state ammesse in graduatoria (punteggio zero) in quanto ritenute dalla Commissione non rispondenti ai requisiti previsti nel Bando. I 10 progetti rimanenti sono stati esaminati e valutati, ottenendo un punteggio, rispondendo agli indirizzi sotto riportati.

L’Asse VI “Reti e nodi di servizio” ha come obiettivo globale quello di *“migliorare e creare le condizioni di contesto (nei trasporti, nella sicurezza) per lo sviluppo imprenditoriale e la localizzazione di nuove iniziative e per aumentare la competitività e la produttività strutturale dei sistemi economici territoriali, mediante interventi che assicurino la sostenibilità ambientale, promuovano la riduzione degli impatti (riequilibrio modale dei trasporti), rispettino la capacità di carico dell’ambiente e del territorio in generale e favoriscano i processi di recupero della fiducia sociale”*, coerentemente con la strategia e gli indirizzi di intervento del QCS, sono stati individuati gli interventi:

- rivolti al rafforzamento ed al collegamento delle realtà metropolitane di Cagliari e Sassari, con i principali assi di comunicazione da e verso le realtà urbane periferiche, per le quali esiste un grosso problema di collegamento pendolare che crea giornalmente il principale motivo di afflusso di mezzi privati verso il centro delle suddette realtà urbane.
- che potrebbero assicurare da un lato i collegamenti necessari per velocizzare gli spostamenti interni, concentrando l’attenzione sugli interventi volti all’innalzamento degli standards di sicurezza e velocizzazione delle principali direttrici di traffico e dei principali elementi di connessione sui quali è basato il sistema dei trasporti pubblico, e dall’altro a potenziare i collegamenti pubblici esterni alle realtà urbane, nel perseguimento dell’obiettivo di un progressivo rallentamento dei flussi di traffico privato verso le città.
- che tendono a favorire la creazione di un sistema integrato di trasporto, favorendo l’interconnessione tra le principali direttrici di traffico, le reti di trasporto locale e le diverse modalità di trasporto. Un ruolo di primaria importanza è stato riservato alle metro-tranvie,



- quale “operatore logistico integrato” capace di proposte operative forti, fondate sulle integrazioni dei vettori, nonché su un complesso di punti intermodali Ferro-Gomma, che agevolano la distribuzione dei passeggeri tra diverse modalità di trasporto, e tra diversi operatori che operano su contesti territoriali diversi (urbani ed extra urbani).
- che propongono idee e soluzioni per migliorare la qualità dei servizi, gli standards di sicurezza e le tecniche di gestione, favorendo le idee di integrazione tariffaria, di controllo e razionalizzazione del traffico dei mezzi pubblici. Per rendere fluida la circolazione ed accessibile il territorio urbano sono stati esaminati i sistemi di governo della mobilità, sfruttando le possibili applicazioni derivanti dalle tecnologie dell'informazione, quali sistemi di controllo del traffico, di gestione delle reti e delle flotte, di informazione agli utenti. In questo ambito, è stata data priorità all'accessibilità dei contesti urbani, essenziale all'aumento della competitività e della produttività dell'intero sistema economico territoriale, alla migliore accessibilità dei sistemi portuali, alla riduzione dei livelli di inquinamento e congestione. Sia sul fronte delle infrastrutture di trasporto, che sul fronte delle emissioni (aria, rumore), la strategia di scelta degli interventi da finanziare ha tenuto conto sia del possibile miglioramento complessivo di efficienza del sistema dei trasporti, sia del riequilibrio modale a favore della ferro tranvia, che contribuiscono, particolarmente nelle aree urbane, in maniera quantificabile, al rispetto degli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto).

Il successivo iter procedurale prevede da parte dell'Assessorato dei Trasporti una fase di istruttoria attiva, da effettuare con i Beneficiari Finali, finalizzata alla definizione dei progetti da mandare a gara i quali dovranno contenere tutti gli elaborati necessari per conseguire le approvazioni (gli interventi selezionati dovranno essere caratterizzati da progettazione ex Legge 109/94 e successive modificazioni ed integrazioni). Dovranno inoltre prevedere idonei interventi di mitigazione dell'impatto ambientale e di controllo delle emissioni dei gas e dei rumori: nel rispetto della normativa comunitaria in materia di tutela ambientale. In particolare verrà applicato, per le nuove infrastrutture, quanto previsto dall'art. 31 della L.R. - 1/99 (Direttiva 85/337 – V.I.A.), dall'art. 5 del D.P.R. 357 del 8.9.1997 (direttiva Habitat 92/43 CEE) e dalla direttiva 97/11/CE del 3.03.1997. Sono stati invece penalizzati quegli interventi isolati, relativi a singole tratte o lotti, per i quali non sia stata sufficientemente dimostrata la capacità di incidere sulla complessiva funzionalità dell'itinerario o del nodo prescelto, in termini



di miglioramento della sicurezza, dei tempi di percorribilità, delle pari opportunità, dell'impatto ambientale e del riequilibrio ed integrazione tra modi diversi di trasporto.

L'Assessore, nel condividere l'impostazione della metodologia impostata dalla Commissione, evidenzia che le risultanze finali dell'esame della Commissione sono sintetizzate nella tabella allegata alla presente Delibera

L'Assessore riferisce inoltre che per la prosecuzione delle attività dell'Assessorato, a cura del competente Servizio Tecnico, la prevista istruttoria tecnica dovrà essere svolta nel rispetto della graduatoria sopra riportata, secondo l'ordine di merito attribuito. Dovrà inoltre essere assicurata, da parte dello stesso Assessorato, la massima collaborazione con i Beneficiari Finali volta alla ricerca della unificazione delle strategie, indirizzata all'integrazione ed al miglioramento degli interventi proposti con l'obiettivo principale di favorire una maggiore propensione all'utilizzo delle varie modalità di trasporto con mezzi pubblici. Devono inoltre essere identificate le effettive risorse finanziarie, in quanto riconosciute rendicontabili, da erogare ai Beneficiari Finali. Nella misura necessaria alla realizzazione e gestione di lotti funzionali, entro il periodo di spesa rendicontabile previsto dal P.O.R. tali interventi, a regia regionale, in quanto classificabili di "*interesse regionale*", per la loro attuazione saranno affidati in "concessione", ai sensi dell'art. 5 della L.R. 24/87. Le iniziative individuate saranno realizzate dai soggetti proponenti, previa individuazione di un unico soggetto attuatore responsabile, sulla base di specifiche convenzioni che regoleranno i rapporti con la Regione, l'affidamento, l'assegnazione delle risorse e le stesse modalità di attuazione. L'Assessore propone inoltre di individuare nel Responsabile di Misura la figura del "Responsabile unico del procedimento", ex L. 109/94 e s.m.i. essendo il destinatario di gran parte della responsabilità della stessa Misura. È infatti il garante della corretta attuazione e gestione finanziaria, procedurale e fisica della Misura di propria competenza. Deve inoltre garantire il rispetto del principio della compatibilità delle operazioni con le politiche comunitarie da parte dei soggetti responsabili dell'attuazione. In tal modo verrebbero garantite le condizioni di massima efficacia, efficienza ed economicità che devono sempre improntare l'azione della Pubblica Amministrazione, facilitando altresì il controllo delle attività riferite alla gestione dei lavori nel rispetto delle direttive del P.O.R.

Per l'attivazione dei finanziamenti degli interventi e dei relativi importi, così come determinati dal quadro economico dei Progetti esecutivi, ovvero dei progetti da mandare a gara, nel rispetto degli indirizzi dati in sede di gara da parte della Commissione Tecnica, la



prescritta verifica da parte del competente Servizio dell'Assessorato dovrà avere particolare riguardo verso i seguenti procedimenti:

- Predisposizione e verifica dello "Studio di fattibilità" (ove previsto) e approvazione da parte del NUVAl;
- Predisposizione dei vari gradi di progettazione, e loro approvazioni;
- Integrazione delle proposte progettuali sul rispetto della integrazione delle politiche tariffarie, indipendentemente dalle varie tipologie di vettori, rispetto ambientale e delle pari opportunità;

L'Assessore sottolinea, infine, che è stato trasmesso lo schema della presente delibera all'Autorità di Gestione P.O.R. a garanzia della regolarità delle operazioni, della compatibilità con la normativa comunitaria e del rispetto delle priorità trasversali (pari opportunità e ambiente), in linea con il contenuto della deliberazione della G.R. n. 44/4 del 12.12.2001.

Tutto ciò premesso l'Assessore dei Trasporti propone all'On.le Giunta regionale di considerare conclusa la fase procedimentale, relativa al quadriennio 2003-2006, scaturente dal Bando in argomento e, conseguentemente approvare la graduatoria di merito sopra riportata.

Propone altresì di trasmettere copia della presente deliberazione all'Autorità di Gestione, all'Autorità di pagamento del POR ed al B.U.R.A.S. per la pubblicazione.

L'Assessore, visto l'elenco dei progetti pervenuti, nonché quelli ritenuti ammissibili dalla Commissione esaminatrice, dopo aver valutato le motivazioni espresse dalle stesse, condividendone lo spirito e la correttezza rispetto ai criteri del bando relativamente alla misura 6.2 dell'Asse VI del POR, propone, in coerenza con il quadro comunitario di sostegno 2000/2006, l'approvazione della graduatoria e delle attività indicate nella presente delibera  
La Giunta regionale,

Udita la relazione dell'Assessore dei Trasporti ed acquisito il parere favorevole di legittimità espresso dal Direttore Generale dell'Assessorato dei Trasporti

Prende atto

Letto, confermato e sottoscritto

Il Direttore Generale: Duranti  
Il Presidente: Masala