



ATTO DIRIGENZIALE

Codifica adempimenti L.R. 15/08 (trasparenza)	
Ufficio istruttore	Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità
Tipo materia	PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027
Materia	ASSE PRIORITARIO III Mobilità urbana sostenibile
Sotto Materia	Sub-Azione 3.1.1
Riservato	NO
Pubblicazione integrale	SI
Obblighi D.Lgs 33/2013	Art. 26 del D. Lgs. 14 marzo 2013 n. 33
Tipologia	Accertamento Prenotazione di Impegno
Adempimenti di inventariazione	NO

N. 00270 del 17/12/2024 del Registro delle Determinazioni della AOO 078

Codice CIFRA (Identificativo Proposta): 078/DIR/2024/00267

OGGETTO: Programma Regionale (PR) Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Obiettivo Specifico RSO2.8. Priorità 3 - Azione 3.1 - Sub-Azione 3.1.1. Strategia di riqualificazione dei servizi di TPL urbano di linea attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit. Procedura concertativo-negoziabile secondo indirizzi di cui alla D.G.R. n. 1691/2024. Approvazione e adozione della Richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali, compresi relativi allegati. Disposizione obbligazione non perfezionata di entrata e prenotazione obbligazione di spesa.



Il giorno 17/12/2024, in Bari,

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA PROPONENTE

- Vista la L.R. n. 7/97 e s.m.i.;
- Vista la D.G.R. n. 3261 del 28.07.98;
- Visti gli artt. 4 e 16 del D. Lgs. 165/01;
- Visto il D.Lgs. n. 196/03 "Codice in materia di protezione dei dati personali";
- Visto l'art. 32 della L. n. 69 del 18.06.2009, di cui all'obbligo di pubblicazione di documenti digitali sui siti informatici;
- Visti gli artt. 20 e 21 del D.lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii. - CAD (Codice Amministrazione Digitale);
- Visto il Regolamento (UE) 2016/679 in materia di tutela dei dati personali;
- Visto il Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 22 del 22.01.2021, recante l'"Adozione atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo MAIA 2.0.", con cui è stato adottato l'atto di Alta Organizzazione denominato Modello Ambidestro per l'Innovazione della macchina Amministrativa regionale MAIA 2.0";
- Vista la D.G.R. n. 1974 del 07.12.2020 recante "Adozione del Modello Organizzativo MAIA 2.0. Approvazione Atto di Alta Organizzazione";
- Vista la D.G.R. n. 1466 del 15.09.2021 recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere";
- Vista la D.G.R. n. 1576 del 30.09.2021 concernente il "Conferimento incarichi di direzione delle Sezioni di Dipartimento ai sensi dell'articolo 22, comma 2, del decreto del Presidente della Giunta regionale 22 gennaio 2021 n. 22.", con la quale è stata conferita all'ing. Carmela Iadaresta la titolarità della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, dal 1° novembre 2021, per un periodo di tre anni, e le successive D.G.R. di proroga con le quali il suddetto incarico è stato prorogato fino al 15 febbraio 2025;
- Vista la D.G.R. n. 1794 del 05.11.2021 recante "POR Puglia FESR FSE 2014-2020. Adeguamento organizzativo a seguito del DPGR 22/2021 di adozione del modello di alta organizzazione "Maia 2.0 e ss.mm.ii.";
- Vista la D.G.R. n. 938 del 03.07.2023 recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati";
- Vista la seguente relazione istruttoria.

VISTI ALTRESÌ

- il Decreto Legislativo n. 118 del 23.06.2011 e ss.mm.ii., contenente le Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili delle regioni, degli Enti Locali e dei loro organismi, a norma degli artt. 1 e 2 della Legge 5 maggio 2009 n. 42 e ss.mm.ii.;
- la Legge Regionale n. 37 del 29.12.2023 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2024 e bilancio pluriennale 2024-2026 della Regione Puglia (legge di stabilità)";
- la Legge Regionale n. 38 del 29.12.2023 "Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2024 e pluriennale 2024-2026";
- la Deliberazione di Giunta regionale n. 18 del 22.01.2024 "Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2024 e pluriennale 2024-2026. Articolo 39, comma 10, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118. Documento tecnico di accompagnamento e Bilancio Finanziario Gestionale. Approvazione".



PREMESSO

- il Regolamento (UE) n. 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti;
- il Regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo e del Consiglio, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione;
- l'Accordo di Partenariato Italia 2021-2027, che definisce la strategia e le priorità di investimento per l'impiego dei Fondi Comunitari, approvato dalla Commissione Europea con decisione di esecuzione n. 4787 del 15.07.2022;
- la Decisione di esecuzione della Commissione C(2024) 6752 del 26.09.2024 che modifica la Decisione C(2022) 8461 finale del 17.11.2022, che approva il programma "Programma Regionale Puglia FESR-FSE+ 2021-2027" (CCI 2021IT16FFPR002) per il sostegno a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo sociale europeo Plus nell'ambito dell'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita" per la Regione Puglia in Italia;
- la D.G.R. n. 1501 del 11.11.2024 avente ad oggetto "Programmazione FESR-FSE+2021- 2027. Presa d'atto Decisione di esecuzione C (2024) 6752 del 26.09.2024 e conseguente adeguamento del sistema di governance del PR Puglia FESR FSE+ 2021-2027";
- la D.G.R. n. 556 del 20.04.2022, con la quale il Dirigente pro-tempore della Sezione Programmazione Unitaria, Gabinetto del Presidente è stato individuato quale Autorità di Gestione del PR Puglia FESR - FSE 2021-2027;
- la D.G.R. n. 603 del 03.05.2023 avente ad oggetto "Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027 - presa d'atto della metodologia e dei criteri di selezione delle operazioni approvati in sede di Comitato di Sorveglianza ai sensi dell'art 40 (2), lett. a) del Reg. (UE) n. 1060/2021";
- la D.G.R. n. 811 del 17.06.2024 avente ad oggetto "Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027 - presa d'atto della metodologia e dei criteri di selezione delle operazioni approvati in sede di Comitato di Sorveglianza ai sensi dell'art 40 (2), lett. a) del Reg. (UE) n. 1060/2021. Presa d'atto modifiche.";
- la D.G.R. n. 609 del 03.05.2023, come modificata con la D.G.R. 913 del 17.06.2024, con la quale sono state individuate le policy del PR FESR FSE+ 2021-2027, attribuite le Azioni del Programma alle singole Policy e conferiti gli incarichi di Responsabile di Policy e di Responsabile di Azione del Programma, con assegnazione dell'Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile" di cui all'Asse Prioritario III "Mobilità urbana sostenibile", alla Sezione Trasporto Pubblico e Intermodalità;
- la Determinazione Dirigenziale n. 177 del 31.10.2023 del Dirigente della Sezione Programmazione Unitaria, con cui sono state istituite le Sub-Azioni del PR FESR FSE+ 2021-2027;
- la D.G.R. n. 1661 del 27.11.2023, con cui la Giunta Regionale ha approvato la proposta di organizzazione delle funzioni dei Soggetti responsabili della gestione del Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027;
- la DPGR n. 554 del 01.12.2023 avente per oggetto "Adozione Atto di organizzazione per l'attuazione del Programma Operativo FESR-FSE 2021-2027";



- la Determinazione Dirigenziale n. 150 del 29.05.2024 del Dirigente della Sezione Programmazione Unitaria avente per oggetto “PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027 (CCI 2021IT16FFPR002). Art. 69 del Regolamento (UE) 2021/1060 - Adozione del testo descrittivo del Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.) e dei relativi allegati”.

PREMESSO ALTRESÌ

- la Legge Regionale n. 16 del 23.06.2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”, che all’art. 1 stabilisce che il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Puglia è il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle linee guida del piano generale della mobilità e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali;
- la Deliberazione n. 1832 del 07.12.2023 con cui la Giunta Regionale ha proceduto all’approvazione del Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-2030 (di seguito PA PRT 2021-2030).

CONFERMATO CHE

- la Regione Puglia intende favorire la transizione verso una mobilità urbana attrattiva, inclusiva e sostenibile attraverso azioni volte all’efficientamento e alla riqualificazione del sistema trasportistico urbano, puntando sulle opportunità offerte dalle nuove tecnologie e confermando l’importanza del coinvolgimento delle Amministrazioni Locali nel raggiungimento degli obiettivi di pianificazione della mobilità urbana sostenibile;
- il PA PRT 2021-2030, a riguardo, si allinea ai principali obiettivi indicati dalla strategia europea sulla mobilità, intendendo contribuire ad abbattere le emissioni inquinanti, con effetti particolarmente apprezzabili specie nei grandi centri urbani, ma anche migliorare la qualità del servizio garantendo, grazie alle nuove tecnologie, mezzi più accessibili per tutte le categorie di utenti secondo la logica dell’accessibilità universale;
- l’orizzonte temporale del PA PRT 2021-2030 ripercorre i traguardi temporali del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza al 2026 nonché il termine di attuazione del PR Puglia FESR 2021-2027, sino a proiettarsi verso l’orizzonte di medio termine al 2030 del Green New Deal Europeo.

CONSIDERATO CHE la priorità di rinnovo dei mezzi collettivi del TPL di linea da attuarsi mediante la sostituzione dei mezzi esistenti maggiormente inquinanti con nuovi mezzi a zero emissioni, non può prescindere da considerazioni strettamente connesse alla moderazione ed alla decongestione del traffico urbano, condizioni indispensabili per la riduzione delle emissioni di CO₂ nell’atmosfera.

DATO ATTO CHE

- l’attuale Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027, di seguito PR Puglia FESR 2021-2027, individua nell’ambito della Priorità 3 “Mobilità urbana sostenibile” la strategia di conseguimento dell’Obiettivo Specifico RSO2.8 “Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale



parte della transizione, verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio (FESR)", per contribuire a ridurre le emissioni dei sistemi di trasporto e migliorare la qualità dell'aria stimolando l'utenza verso forme di mobilità collettiva, condivisa, ciclopedonale e intermodale, anche elettrica, a scapito della mobilità individuale motorizzata, attraverso la riqualificazione del TPL urbano di linea e una maggiore integrazione e intermodalità dei collegamenti urbani/extraurbani;

- l'Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile", di cui alla Priorità 3 "Mobilità urbana sostenibile" del PR Puglia FESR 2021-2027, prevede nell'ambito della Sub-Azione 3.1.1 "Riqualificare i servizi di TPL, attraverso la sostituzione con mezzi a zero emissioni, in ambito urbano, suburbano e metropolitano ed in particolare attraverso i Bus Rapid Transport (BRT)" il finanziamento di iniziative concorrenti al conseguimento del miglioramento e della riqualificazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale di linea, nonché la riduzione delle emissioni climalteranti a beneficio del miglioramento della qualità dell'aria.

VALUTATA l'opportunità di contribuire all'attuazione del sistema Bus Rapid Transit (BRT) urbano avviato nelle città di Bari e Taranto, cogliendo le potenziali esigenze di sviluppo della flotta, di progettazione della rete nonché operativo-finanziarie rivenienti da variazioni del contesto di mobilità, di pianificazione urbanistica e innovazione tecnologica, emerse in sede di avanzamento della sperimentazione degli investimenti di cui trattasi, che possano andare a beneficio, in termini di buone pratiche, della progettazione da avviarsi sulla rete portante regionale di linee BRT suburbane/extraurbane di cui al Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021 – 2030.

RITENUTO, pertanto, di avviare apposita procedura concertativo-negoziabile per la selezione delle operazioni, mediante richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali da indirizzare al Comune di Taranto e al Comune di Bari, quali Amministrazioni pioniere della sperimentazione in Puglia del sistema Bus Rapid Transit (BRT) urbano nelle città di Bari e Taranto, in applicazione dei Criteri di selezione del Comitato di Sorveglianza approvati per il PR Puglia 2021-2027.

DATO ATTO ALTRESÌ CHE

- l'Autorità di Gestione, in sede di apposito incontro tenutosi in data 25.11.2024, ha provveduto ad informare il Partenariato Economico-Sociale dell'imminente avvio della procedura concertativo-negoziabile in questione, al fine di dare impulso alla strategia per l'implementazione del sistema Bus Rapid Transit (BRT) perseguita dall'Azione 3.1, Sub-Azione 3.1.1 del PR Puglia FESR – FSE+ 2021- 2027;
- in relazione alle osservazioni pervenute dalla Sezione per l'Attuazione delle Politiche di Genere con nota prot. 0574792/2024 del 21.11.2024, la Sezione Trasporto Pubblico e Intermodalità, con nota prot. 0587335/2024 del 27.11.2024, ha provveduto a riscontrare secondo quanto condiviso in occasione dell'incontro partenariale di cui sopra.

PRESO ATTO della Deliberazione n. 1691 del 29.11.2024, quale atto di indirizzo, con cui la Giunta Regionale ha deliberato

- di dare impulso alla strategia per l'implementazione del sistema Bus Rapid Transit (BRT) finalizzata al conseguimento del miglioramento e della riqualificazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale urbano perseguita dall'Azione 3.1, Sub-Azione 3.1.1, Priorità 3 "Mobilità urbana sostenibile" del PR Puglia FESR – FSE+ 2021-2027, sostenendo l'attuazione del sistema Bus



Rapid Transit (BRT) avviato in via sperimentale nelle città di Bari e Taranto;

- di avviare, allo scopo, apposita procedura concertativo-negoziabile con il Comune di Bari e il Comune di Taranto per la selezione di operazioni rispondenti alle potenziali esigenze di sviluppo della flotta, di progettazione della rete nonché operativo-finanziarie rivenienti da variazioni del contesto di mobilità, di pianificazione urbanistica e innovazione tecnologica, emerse in sede di avanzamento della sperimentazione degli investimenti di cui trattasi, che possano andare a beneficio, in termini di buone pratiche, della progettazione da avviarsi sulla rete portante regionale di linee BRT suburbane/extraurbane di cui al Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021 – 2030.

PRESO ATTO ALTRESÌ CHE con il summenzionato provvedimento deliberativo è stata destinata una disponibilità finanziaria pari a € 14.171.697,00 a valere sulle risorse dell’Azione 3.1, Sub-Azione 3.1.1 del PR Puglia FESR – FSE+ 2021-2027 a copertura del costo delle proposte progettuali che saranno ritenute ammissibili e finanziabili nell’ambito della summenzionata procedura selettiva, che potrà essere eventualmente integrata qualora si rendessero disponibili ulteriori risorse.

CONFERMATO di operare in applicazione della Metodologia e dei Criteri utilizzati per la selezione delle operazioni approvati dal Comitato di Sorveglianza per le finalità di cui all’Azione 3.1, Sub-Azione 3.1.1 del PR Puglia FESR 2021-2027. Atteso che gli interventi finanziabili dovranno essere destinati esclusivamente all’assolvimento degli obblighi di servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di persone in ambito urbano, regolamentati nell’ambito di contratti di servizio stipulati ai sensi del Regolamento (UE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii..

DATO ATTO

- della nota prot. 0600965/2024 del 04.12.2024 e relativi allegati, trasmessi dalla Sezione Trasporto Pubblico e Intermodalità alla Sezione Programmazione Unitaria per le finalità di verifica preventiva dello strumento di selezione in questione;
- della nota e relativo allegato prot. 0604881/2024 del 05.12.2024, con cui la Sezione Programmazione Unitaria, a valle della verifica preventiva di competenza, ha prodotto check list di compliance senza osservazioni.

PER TUTTO QUANTO SOPRA ESPOSTO, con il presente atto si propone:

- di dare impulso all’avvio della procedura concertativo-negoziabile con il Comune di Bari e il Comune di Taranto secondo indirizzi di cui alla D.G.R. n. 1691/2024, procedendo all’adozione e all’approvazione della *Richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali*, completa di relativi allegati, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- di dare atto della dotazione finanziaria complessiva pari a € 14.171.697,00 destinata alla procedura concertativo-negoziabile in questione a valere sulle risorse dell’Azione 3.1, Sub-Azione 3.1.1 del PR Puglia FESR – FSE+ 2021-2027;
- di procedere alla registrazione di obbligazione giuridicamente non perfezionata di parte entrata e di parte spesa a valere sullo stanziamento di bilancio disposto con la summenzionata D.G.R. n. 1691/2024, nei modi e nei termini indicati nella sezione adempimenti contabili del presente provvedimento.



VERIFICA AI SENSI DEL REGOLAMENTO (UE) 2016/679 e del D.Lgs. 196/03 come modificato dal D.Lgs. 101/2018 Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione sul BURP, nonché la pubblicazione all'Albo o sul sito istituzionale, salve le garanzie previste dalla legge n. 241/1990 in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini secondo quanto disposto dal Regolamento UE n. 679/2016 in materia di protezione dei dati personali, nonché dal D.Lgs. 196/2003 ss.mm.ii., ed ai sensi del vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari, in quanto applicabile. Ai fini della pubblicità legale, il presente provvedimento è stato redatto in modo da evitare la diffusione di dati personali identificativi non necessari ovvero il riferimento alle particolari categorie di dati previste dagli articoli 9 e 10 del succitato Regolamento UE.

ADEMPIMENTI CONTABILI

ai sensi del D. lgs. n.118/2011 e successive modificazioni ed integrazioni

DISPOSIZIONE N. 1 (Accertamento)	
Tipo Bilancio	Bilancio Vincolato
Esercizio finanziario	2024
Tipo di Gestione	Gestione Ordinaria
Capitolo	E4212710 "TRASFERIMENTI IN C/CAPITALE PER IL PR PUGLIA 2021/2027 - QUOTA UE - FONDO FESR"
Codice Struttura Regionale	02 - GABINETTO DEL PRESIDENTE 06 - SEZIONE PROGRAMMAZIONE UNITARIA
Titolo - Tipologia - Categoria	4.0200.4020500
Piano dei conti finanziario ex D.Lgs. n. 118/2011	E.4.02.05.03.001
Codice identificativo dell'entrata	Entrata ricorrente
Codice Transazione UE	1 - Entrate derivanti da trasferimenti destinate al finanziamento dei progetti comunitari provenienti da amministrazioni pubbliche e da altri soggetti
Titolo giuridico che supporta il credito	PR Puglia FESR-FSE+ 2021/2027 (CCI 2021IT16FFPR002), approvato con Decisione di esecuzione della Commissione Europea C (2024) 6752 final del 26.09.2024.
Importo Accertamento	€ 9.044.906,64
Debitore	UNIONE EUROPEA - BRUXELLES BELGIO BELGIO
DISPOSIZIONE N. 2 (Accertamento)	
Tipo Bilancio	Bilancio Vincolato
Esercizio finanziario	2024



Tipo di Gestione	Gestione Ordinaria
Capitolo	E4212720 "TRASFERIMENTI IN C/CAPITALE PER IL PR PUGLIA 2021/2027 - QUOTA STATO - FONDO FESR"
Codice Struttura Regionale	02 - GABINETTO DEL PRESIDENTE 06 - SEZIONE PROGRAMMAZIONE UNITARIA
Titolo - Tipologia - Categoria	4.0200.4020100
Piano dei conti finanziario ex D.Lgs. n. 118/2011	E.4.02.01.01.001
Codice identificativo dell'entrata	Entrata ricorrente
Codice Transazione UE	1 - Entrate derivanti da trasferimenti destinate al finanziamento dei progetti comunitari provenienti da amministrazioni pubbliche e da altri soggetti
Titolo giuridico che supporta il credito	PR Puglia FESR-FSE+ 2021/2027 (CCI 2021IT16FFPR002), approvato con Decisione di esecuzione della Commissione Europea C (2024) 6752 final del 26.09.2024.
Importo Accertamento	€ 3.588.205,21
Debitore	MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE VIA BALLARIN, 6 - 00121 ROMA (RM) C.F. 80415740580 P.I. 80415740580 PEC: MEF@PEC.MEF.GOV.IT
DISPOSIZIONE N. 3 (Prenotazione d'impegno)	
Tipo Bilancio	Bilancio Vincolato
Esercizio finanziario	2024
Tipo di Gestione	Gestione Ordinaria
Capitolo	U1171310 "PR 2021-2027. FONDO FESR. AZIONE 3.1 - INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA MULTIMODALE SOSTENIBILE. CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI A AMMINISTRAZIONI LOCALI – QUOTA UE"
Codice Struttura Regionale	02 - GABINETTO DEL PRESIDENTE 06 - SEZIONE PROGRAMMAZIONE UNITARIA
Classificazione della spesa ex D.Lgs. n. 118/2011	Missione: 10 Trasporti e diritto alla mobilità - Programma: 06 Politica regionale unitaria per i trasporti e il diritto alla mobilità - Titolo: 2 Spese in conto capitale - Macroaggregato: 03 Contributi agli investimenti
Piano dei conti finanziario ex D.Lgs. n. 118/2011	U.2.03.01.02
Codice identificativo	Spesa ricorrente



della spesa	
Origine	02 - Trasporto pubblico locale
Codice Transazione UE	3 - Spese finanziate da trasferimenti della UE, ivi compresi i programmi di cooperazione territoriale, a decorrere dalla nuova programmazione comunitaria 2014
Importo Prenotazione Impegno	€ 9.044.906,64
DISPOSIZIONE N. 4 (Prenotazione d'impegno)	
Tipo Bilancio	Bilancio Vincolato
Esercizio finanziario	2024
Tipo di Gestione	Gestione Ordinaria
Capitolo	U1172310 "PR 2021-2027. FONDO FESR. AZIONE 3.1 - INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA MULTIMODALE SOSTENIBILE. CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI A AMMINISTRAZIONI LOCALI – QUOTA STATO"
Codice Struttura Regionale	02 - GABINETTO DEL PRESIDENTE 06 - SEZIONE PROGRAMMAZIONE UNITARIA
Classificazione della spesa ex D.Lgs. n. 118/2011	Missione: 10 Trasporti e diritto alla mobilità - Programma: 06 Politica regionale unitaria per i trasporti e il diritto alla mobilità - Titolo: 2 Spese in conto capitale - Macroaggregato: 03 Contributi agli investimenti
Piano dei conti finanziario ex D.Lgs. n. 118/2011	U.2.03.01.02
Codice identificativo della spesa	Spesa ricorrente
Origine	02 - Trasporto pubblico locale
Codice Transazione UE	4 - Spese finanziate da trasferimenti statali correlati ai finanziamenti dell'Unione europea
Importo Prenotazione Impegno	€ 3.588.205,21
DISPOSIZIONE N. 5 (Prenotazione d'impegno)	
Tipo Bilancio	Bilancio Autonomo
Esercizio finanziario	2024
Tipo di Gestione	Gestione Ordinaria
Capitolo	U1173310 "PR 2021-2027. FONDO FESR. AZIONE 3.1 - INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA MULTIMODALE SOSTENIBILE. CONTRIBUTI AGLI INVESTIMENTI A AMMINISTRAZIONI LOCALI – COFINANZIAMENTO REGIONALE"



Codice Struttura Regionale	02 - GABINETTO DEL PRESIDENTE 06 - SEZIONE PROGRAMMAZIONE UNITARIA
Classificazione della spesa ex D.Lgs. n. 118/2011	Missione: 10 Trasporti e diritto alla mobilità - Programma: 06 Politica regionale unitaria per i trasporti e il diritto alla mobilità - Titolo: 2 Spese in conto capitale - Macroaggregato: 03 Contributi agli investimenti
Piano dei conti finanziario ex D.Lgs. n. 118/2011	U.2.03.01.02
Codice identificativo della spesa	Spesa ricorrente
Origine	02 - Trasporto pubblico locale
Codice Transazione UE	7 - Spese correlate ai finanziamenti dell'Unione europea finanziati da risorse dell'ente
Importo Prenotazione Impegno	€ 1.538.585,15

Vista la Legge Regionale n. 37 del 29.12.2023 "Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2024 e bilancio pluriennale 2024-2026 della Regione Puglia (legge di stabilità)".

Vista la Legge Regionale n. 38 del 29.12.2023 "Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2024 e pluriennale 2024-2026".

Vista la Deliberazione di Giunta regionale n. 18 del 22.01.2024 "Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2024 e pluriennale 2024-2026. Articolo 39, comma 10, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118. Documento tecnico di accompagnamento e Bilancio Finanziario Gestionale. Approvazione".

Vista la Deliberazione di Giunta regionale n. 1691 del 29.11.2024 "Programma Regionale (PR) Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Obiettivo Specifico RSO2.8. Priorità 3 - Azione 3.1 - Sub-Azione 3.1.1. Strategia di riqualificazione dei servizi di TPL urbano di linea attraverso il Sistema BRT- Bus Rapid Transit. Atto di indirizzo. Variazione al Bilancio di Previsione 2024 e Pluriennale 2024 - 2026 ai sensi dell'art. 51 comma 2 del D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii."

Dichiarazioni e/o attestazioni:

- si attesta che l'operazione contabile proposta assicura il rispetto dei vincoli di finanza pubblica vigenti e gli equilibri di Bilancio di cui al D.lgs. n.118/2011;
- le somme necessarie trovano copertura a valere sui capitoli : E4212710 (EU) - U1171310 (UE) - E4212720 (STATO) - U1172310 (STATO) - U1173310 (REGIONE);
- esiste disponibilità finanziaria sui capitoli di entrata e di spesa innanzi indicati;
- ricorrono gli obblighi di cui all'art. 26 del D. Lgs. 14 marzo 2013 n. 33.



IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA PROPONENTE

DETERMINA

Di prendere atto di quanto espresso in narrativa, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intende integralmente riportato.

Di prendere atto delle dichiarazioni e attestazioni riportate nella sezione "Adempimenti contabili", che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intendono integralmente riportate.

Di dare impulso all'avvio della procedura concertativo-negoziabile con il Comune di Bari e il Comune di Taranto secondo indirizzi di cui alla D.G.R. n. 1691/2024, procedendo all'adozione e all'approvazione della *Richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali*, completa di relativi allegati, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.

Di dare atto della dotazione finanziaria complessiva pari a € 14.171.697,00 destinata alla procedura concertativo-negoziabile in questione a valere sulle risorse dell'Azione 3.1, Sub-Azione 3.1.1 del PR Puglia FESR – FSE+ 2021-2027.

Di procedere alla registrazione di obbligazione giuridicamente non perfezionata di parte entrata e di parte spesa a valere sullo stanziamento di bilancio disposto con la summenzionata D.G.R. n. 1691/2024, nei modi e nei termini indicati nella sezione adempimenti contabili del presente provvedimento.

Il presente provvedimento, completo di allegato, redatto in unico originale:

- è stato elaborato attraverso la piattaforma CIFRA2, composto da pagine tutte progressivamente numerate, firmato digitalmente;
- è prodotto, firmato e trattato in formato originale digitale in coerenza con le Linee Guida dettate dalla Segreteria Generale della Giunta Regionale con nota prot. n. AOO_175_1875 del 28/05/2020;
- sarà conservato nell'archivio documentale dell'Ente (Diogene);
- sarà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia;
- sarà pubblicato all'Albo Telematico Provvisorio della Regione dove resterà affisso per dieci giorni lavorativi consecutivi;
- sarà pubblicato ai sensi dell'art. 26 del D.lgs. 33/2013, sul sito ufficiale della Regione Puglia - www.regione.puglia.it – Sezione Amministrazione Trasparente – Sottosezione "Sovvenzioni, contributi, sussidi, vantaggi economici" - "Criteri e modalità";
- sarà pubblicato sul portale istituzionale, sezione tematica dedicata al PR Puglia FESR 2021-2027 - <https://pr2127.regione.puglia.it/>, sottosezione Elenco Avvisi Pubblicati - <https://pr2127.regione.puglia.it/elenco-avvisi-pubblicati>.

ALLEGATI INTEGRANTI

Documento - Impronta (SHA256)



**REGIONE
PUGLIA**

Dipartimento Mobilità

Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità

ALLEGATO_PROPOSTA_DD_267_2024.pdf -
b2a95f964a43b36522b0abd6be795898a4d7df0a6ca5f3275605cfa9f2d4558b

Si autorizza la Sezione Bilancio e Ragioneria a procedere alla registrazione delle scritture dettagliatamente riportate nella sezione "Adempimenti Contabili".

Il presente Provvedimento diviene esecutivo con l'apposizione del Visto di Regolarità Contabile da parte della Sezione Bilancio e Ragioneria.

Basato sulla proposta n. 078/DIR/2024/00267 dei sottoscrittori della proposta:

E.Q. Responsabile di Sub-Azione 3.1.1 e supporto Sub-Azione 4.1.1
Cecilia Rossini

Firmato digitalmente da:

Il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità
Carmela Iadaresta



(Alle Amministrazioni destinatarie)

Oggetto: PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio - Azione 3.1 - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziale per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit.

RICHIEDA DI COMUNICAZIONE PER LA RICOGNIZIONE DELLE PROPOSTE PROGETTUALI

Con la presente richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali, la scrivente Amministrazione dà avvio alla procedura concertativo-negoziale per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit, secondo gli indirizzi strategici forniti dalla Giunta Regionale con provvedimento Deliberativo n. 1691 del 29.11.2024 recante *"Programma Regionale (PR) Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Obiettivo Specifico RSO2.8. Priorità 3 - Azione 3.1 - Sub-Azione 3.1.1. Strategia di riqualificazione dei servizi di TPL urbano di linea attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit. Atto di indirizzo. Variazione al Bilancio di Previsione 2024 e Pluriennale 2024 - 2026 ai sensi dell'art. 51 comma 2 del D.Lgs. n. 118/2011 e ss.mm.ii."*.

Di seguito si riportano le indicazioni operative di partecipazione alla procedura in questione da parte delle Amministrazioni comunali in indirizzo.

1. FINALITÀ E AMBITO DI APPLICAZIONE

Il Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027, di seguito PR Puglia FESR 2021-2027, individua nell'ambito della Priorità 3 "Mobilità urbana sostenibile" la strategia di conseguimento dell'Obiettivo Specifico RSO2.8 *"Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione, verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio (FESR)"* con lo scopo di contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti dei sistemi di trasporto e migliorare la qualità dell'aria, attraverso la riqualificazione del TPL urbano di linea e una maggiore integrazione e intermodalità dei collegamenti urbani/extraurbani, stimolando l'utenza verso forme di mobilità collettiva, condivisa, a discapito della mobilità individuale motorizzata.

Tali iniziative concorrono al raggiungimento degli obiettivi sanciti dall'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, da Agenda 2030 con l'obiettivo 13 *"Promuovere azioni, a tutti i livelli, per combattere il cambiamento climatico"* per lo sviluppo sostenibile, e dal Green Deal Europeo.

Per favorire la transizione verso una mobilità urbana attrattiva, inclusiva e sostenibile è imprescindibile intraprendere azioni volte all'efficientamento e alla riqualificazione del sistema trasportistico urbano, puntando sulle opportunità offerte dalle nuove tecnologie e confermando l'importanza del coinvolgimento delle Amministrazioni locali nel raggiungimento degli obiettivi di pianificazione della mobilità urbana sostenibile.

L'Azione 3.1 *"Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile"* prevede, nell'ambito della Sub-Azione 3.1.1 *"Riqualificare i servizi di TPL, attraverso la sostituzione con mezzi a zero emissioni, in ambito urbano, suburbano e metropolitano ed in particolare attraverso i Bus Rapid Transport (BRT)"*, interventi finalizzati al conseguimento del miglioramento e della riqualificazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale di linea, nonché alla riduzione delle emissioni climalteranti a beneficio del miglioramento della qualità dell'aria.



La programmazione regionale in materia di trasporto pubblico individua nell'indirizzo Strategico 2 - *Promuovere una mobilità orientata alla sostenibilità e alla tutela dell'ambiente e del territorio*, di cui all'Indirizzo Operativo 2.2 del Piano Attuativo relativo al periodo 2021 – 2030 del Piano Regionale dei Trasporti, di seguito PA PRT 2021-2030, l'utilizzo della tecnologia del sistema Bus Rapid Transit (BRT) nel novero dei sistemi di trasporto rapido di massa, quale soluzione infrastrutturale-tecnologica-organizzativa in grado di garantire prestazioni di elevata velocità commerciale e altrettanta velocità di frequenza rispetto alla tradizionale linea TPL.

Il sistema BRT ha il potenziale di fornire alla comunità un servizio di metropolitana di superficie confortevole per gli utenti, che permette di ridurre i tempi di attesa e percorrenza, elementi fondamentali affinché il servizio possa essere percepito affidabile e performante dagli utenti.

Il PA PRT 2021-2030 riconosce nelle reti BRT urbane delle città di Bari e Taranto, avviate in via sperimentale a valere sulle risorse finanziarie del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), soluzioni in grado di configurarsi come: 1) la struttura portante della rete di trasporto pubblico urbano; 2) un'alternativa modale efficiente all'utilizzo dell'auto privata; 3) una soluzione incisiva per abbattere le emissioni climalteranti nelle aree urbane più densamente abitate; 4) un sistema in grado di garantire l'accessibilità universale al trasporto pubblico; 5) un elemento in grado di migliorare l'inclusione sociale delle fasce a rischio della popolazione; 6) un potenziale catalizzatore di processi di riqualificazione delle periferie urbane.

Obiettivo della presente procedura concertativo-negoziata avviata con le Amministrazioni comunali in indirizzo, è quello di sostenere l'attuazione del sistema Bus Rapid Transit (BRT) urbano avviato nelle città di Bari e Taranto, cogliendo le potenziali esigenze di sviluppo della flotta, di progettazione della rete nonché operativo-finanziarie rivenienti da variazioni del contesto di mobilità, di pianificazione urbanistica e innovazione tecnologica, emerse in sede di avanzamento della sperimentazione degli investimenti di cui trattasi, che possano andare a beneficio, in termini di buone pratiche, della progettazione da avviarsi sulla rete portante regionale di linee BRT suburbane/extraurbane di cui al Piano Attuativo del PRT della Regione Puglia 2021 – 2030.

Allo scopo, la priorità di rinnovo dei mezzi collettivi del TPL di linea da attuarsi mediante la sostituzione dei mezzi esistenti maggiormente inquinanti con nuovi mezzi a zero emissioni, potrà avvalorarsi di scelte d'investimento strettamente connesse alla moderazione ed alla decongestione del traffico urbano, quali condizioni indispensabili per la riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera.

Le proposte progettuali selezionate attraverso la presente procedura contribuiranno al conseguimento dell'indicatore di output "RC057 – Capacità del materiale rotabile rispettoso dell'ambiente per il trasporto pubblico collettivo", nell'ambito del perseguimento dell'obiettivo regionale di una "mobilità a zero emissioni" e terranno conto della Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea nonché degli altri principi orizzontali declinati all'art. 9 Regolamento (UE) 2021/1060, garantendo non solo un incremento della qualità dei servizi ma anche una migliore fruibilità dei collegamenti da e per il centro urbano, agevolando così quelle categorie di utenti che risiedono nelle aree più svantaggiate della città.

2. DOTAZIONE FINANZIARIA

La dotazione finanziaria complessiva della presente procedura è pari a € **14.171.697,00** a valere PR Puglia FESR 2021-2027, Priorità 3 "Mobilità Urbana Sostenibile", Azione 3.1, Sub-Azione 3.1.1, settore di intervento 081. *Infrastrutture di trasporto urbano pulito* e settore di intervento 082. *Materiale rotabile di trasporto urbano pulito*.

Tale disponibilità finanziaria potrà essere eventualmente integrata qualora si rendessero disponibili ulteriori risorse.



3. INTERVENTI FINANZIABILI

Le Amministrazioni comunali in indirizzo, ciascuna in qualità di Soggetto Proponente dotato di servizio minimo di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di cui alla Legge Regionale del 31 ottobre 2002, n. 18 e ss.mm.ii., può presentare **una sola proposta progettuale** finalizzata all'ammodernamento del parco automobilistico per l'espletamento dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) in ambito urbano, consistente

- a) ***nell'acquisto dei Bus Rapid Transit (BRT) elettrici di ultima generazione ad alta efficienza energetica***, per la sostituzione di autobus appartenenti al parco automobilistico destinato all'esercizio del Servizio di Trasporto Pubblico urbano, che alla data di presentazione dell'istanza:
- abbiano la classe di emissione più vetusta nell'ambito del parco mezzi disponibile tenuto conto, al contempo, delle eventuali ulteriori sostituzioni in corso di perfezionamento da parte del Soggetto Proponente alla data dell'istanza;
 - abbiano un'anzianità uguale o superiore a 10 anni;
 - siano circolanti o, in alternativa, in stato di non circolante da non oltre 18 mesi;
 - non siano stati oggetto di precedente rottamazione e/o di dismissione dall'uso TPL;
 - non siano destinati ad altri servizi pubblici quali scuolabus, servizi dedicati a categorie particolari o altre fattispecie;
- b) ***nell'eventuale attuazione, in aggiunta a quanto sopra, di una o più tra le seguenti ulteriori tipologie d'investimento a supporto del sistema BRT:***
- *realizzazione di corsie preferenziali*, da inserire nella rete del trasporto pubblico di linea urbano, in sede propria o promiscua;
 - *realizzazione di banchine di sosta dei BRT e/o punti di fermata*, atte a garantire l'accessibilità universale, compresi attraversamenti pedonali, collegamenti intermodali per facilitare l'integrazione con il sistema modale esistente (ferrovie/nodi di scambio/velostazioni/piste ciclabili);
 - *fornitura di infrastrutture di ricarica/rifornimento*, coerenti alle caratteristiche e al fabbisogno di ricarica/rifornimento dei BRT, da installare su suolo pubblico del Soggetto Proponente, ovvero, eventualmente, presso la/le sede/sedi delle Aziende del servizio di TPL¹;
 - *implementazione degli impianti di priorità semaforica (semafori intelligenti)*, finalizzati alla riduzione delle probabilità di arresto dei BRT agli incroci;
 - *implementazione di sistemi/tecnologie avanzate di infomobilità e di trasporto intelligente (ITS)*, da installare a bordo dei mezzi ovvero su suolo pubblico del Soggetto Proponente, funzionali alla gestione delle operazioni di corsa dei BRT, comprese le informazioni agli utenti e di sicurezza, supporto alla bigliettazione elettronica.

Gli interventi oggetto della proposta progettuale possono prevedere il completamento ovvero il potenziamento degli investimenti progettati e/o avviati nell'ambito dell'attuazione del sistema Bus Rapid Transit (BRT) urbano di competenza del Soggetto Proponente.

Alle Amministrazioni in indirizzo compete l'attuazione della proposta progettuale, l'avvio, la supervisione ed il controllo dell'operazione, nonché il compito di garantirne la destinazione d'uso esclusivo per l'esercizio del servizio di trasporto in ambito urbano, in regime di obblighi di servizio pubblico (OSP).

¹ Qualora le infrastrutture di ricarica/rifornimento vengano installate su suolo pubblico del Soggetto proponente, saranno riconosciute come ammissibili sia le spese di fornitura che le spese relative alla posa in opera; in caso di installazione presso la/le sede/sedi delle Aziende del servizio di TPL, saranno riconosciute come ammissibili le sole spese di fornitura, mentre le spese relative alla posa in opera saranno interamente a carico delle Aziende del servizio di TPL.



3.1 Strumento di pianificazione della mobilità urbana

Le proposte progettuali candidate a valere sulla presente procedura, a pena di inammissibilità, devono essere previste, per tipologia, all'interno del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** regolarmente approvato dal Soggetto Proponente, incentrato sul concetto di sostenibilità e sull'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas climalteranti per il miglioramento della qualità dell'aria, in coerenza con i Piani regionali di qualità dell'aria redatti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

A tal fine, il Soggetto Proponente dovrà documentare, in sede di istanza di finanziamento, lo strumento di pianificazione della mobilità secondo quanto stabilito al successivo paragrafo 5 della presente richiesta di comunicazione, indicando la/le sezione/i del predetto documento i cui contenuti rimandano alla tipologia d'investimento a cui la proposta progettuale fa riferimento.

3.2 Immunizzazione degli effetti del clima

Ai sensi dell'art. 73 par. 2 lett. j) del Reg. UE 2021/1060 l'Autorità di Gestione nella selezione delle operazioni garantisce l'immunizzazione dagli effetti del clima degli investimenti in infrastrutture, la cui durata attesa è di almeno 5 anni.

L'immunizzazione dagli effetti del clima è un processo volto ad evitare che le infrastrutture siano vulnerabili ai potenziali impatti climatici a lungo termine, garantendo nel contempo che sia rispettato il principio dell'efficienza energetica e che il livello di emissioni di gas a effetto serra derivanti dal progetto sia coerente con l'obiettivo della neutralità climatica per il 2050.

Le soluzioni tecniche-progettuali di cui alla proposta progettuale, dovranno garantire che l'infrastruttura, con una durata attesa di almeno 5 anni, possa adattarsi ai nuovi scenari di impatto climatico e che sia resiliente ai cambiamenti climatici, ai sensi di quanto definito dalla Comunicazione della Commissione relativamente agli "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" e dagli "Indirizzi per la verifica climatica dei progetti infrastrutturali finanziati dalla politica di coesione 2021-2027", approvati dal Dipartimento per le politiche di Coesione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

A tal fine, il Soggetto Proponente deve presentare una relazione redatta secondo lo schema di cui all'Allegato **A5**, (rif. paragrafo 5 della presente richiesta di comunicazione) attraverso cui un tecnico competente in materia ambientale effettui la **verifica climatica degli interventi** oggetto della proposta progettuale.

3.3 Rispetto del principio DNSH

Con la presente procedura la Regione Puglia intende rispettare e conformarsi, secondo quanto previsto nell'articolo 9, comma 4 del Regolamento (UE) 2021/1060, al principio "non arrecare un danno significativo" (DNSH) e agli obiettivi ambientali individuati nell'articolo 9 del Regolamento UE n. 852/2020. In particolare, ai sensi dell'art. 17 del succitato Regolamento UE n. 852/2020, un'attività economica arreca un danno significativo:

1. alla mitigazione dei cambiamenti climatici, se conduce a significative emissioni di gas a effetto serra (GHG);
2. all'adattamento ai cambiamenti climatici, se determina un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e futuro, sull'attività stessa o sulle persone, sulla natura o sui beni;
3. all'uso sostenibile o alla protezione delle risorse idriche e marine, se è dannosa per il buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
4. all'economia circolare, inclusa la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti, se porta a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, al loro incenerimento o smaltimento, causando danni ambientali significativi a lungo termine;



5. alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento, se determina un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
6. alla protezione e al ripristino di biodiversità e degli ecosistemi, se è dannosa per le buone condizioni e resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie, comprese quelle di interesse per l'Unione europea.

Al fine di garantire **il rispetto del principio DNSH degli interventi oggetto della proposta progettuale**, il Soggetto Proponente deve presentare la *Scheda di valutazione di conformità al principio DNSH* di cui all'Allegato **A6** (rif. paragrafo 5 della presente richiesta di comunicazione), compilata da un tecnico competente in materia ambientale.

4. CONTRIBUTO CONCEDIBILE

L'entità del contributo massimo concedibile assume la forma della sovvenzione e potrà coprire fino al 100% dei costi ammissibili per ciascuna proposta progettuale, ex art. 53.1, lett. a) Reg. (UE) 2021/1060.

Il costo totale della proposta progettuale è invariabile in aumento ed il suo importo non può essere inferiore a € 500.000,00 e superiore ad € 9.500.000,00.

Il Soggetto Proponente ha facoltà di integrare l'entità del contributo richiesto a valere sul PR Puglia 2021-2027 con risorse aggiuntive, esclusivamente a valere sulle stesse voci di spesa di cui al quadro economico della proposta progettuale, nel rispetto delle disposizioni regolanti le spese ammissibili indicate dalla presente richiesta di comunicazione.

In tal caso, il costo totale della proposta progettuale sarà costituito dal contributo a valere sul PR Puglia 2021-2027 e da eventuali risorse aggiuntive messe a disposizione dal Soggetto Proponente.

Il rapporto percentuale tra contributo concesso a valere sulla presente procedura di selezione e la quota di risorse aggiuntive, così come risultante dalla istanza di partecipazione, rimane fisso ed invariato per l'intera realizzazione dell'operazione.

Gli interventi finanziabili da ricondurre nella proprietà dell'Amministrazione in indirizzo, altresì in termini di patrimonio infrastrutturale comunale, sono destinati esclusivamente all'assolvimento degli obblighi di servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di persone in ambito urbano, con accesso ed utilizzo aperto a tutti gli utenti potenziali in maniera paritaria e non discriminatoria, regolamentati nell'ambito di contratti di servizio stipulati ai sensi del Regolamento (UE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii..

Pertanto ciascuna proposta progettuale, a pena di inammissibilità, deve prevedere che il Soggetto Proponente regolamenti con le Aziende del servizio di TPL i rapporti e le condizioni d'uso di quanto oggetto di finanziamento a valere sulla presente procedura, attraverso addendum al contratto di servizio TPL urbano vigente, ovvero nuovo contratto di servizio che verrà stipulato in data successiva alla scadenza del contratto vigente, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii..

In ragione del contributo destinato agli interventi finanziabili, le Aziende del servizio di TPL devono presentare un piano economico-finanziario per il calcolo della compensazione prima che il Soggetto Proponente conceda loro in uso quanto oggetto di finanziamento nell'ambito della presente procedura, e formalizzi i rapporti e le rispettive condizioni d'uso con addendum ai contratti esistenti, ovvero con nuovi contratti rispettosi di quanto stabilito dal Reg. (CE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii..

Inoltre, al fine di sterilizzare l'eventuale vantaggio competitivo fornito dal possesso di quanto oggetto degli interventi finanziati con risorse della presente procedura, nell'ambito della formalizzazione delle condizioni d'uso con le Aziende del servizio di TPL dovranno essere espressamente previste le seguenti clausole:

- vincolo di destinazione d'uso di quanto oggetto degli interventi finanziati all'esclusivo assolvimento degli obblighi di servizio pubblico nell'area oggetto del servizio;



- vincolo di inalienabilità di quanto oggetto degli interventi finanziati;
- individuazione di quanto oggetto degli interventi finanziati in termini aggiuntivi rispetto agli investimenti che l'Azienda del servizio di TPL si era eventualmente impegnata ad effettuare, per analoga tipologia, in sede di procedura di affidamento/concessione del servizio;
- restituzione di quanto oggetto degli interventi finanziati in caso di cessazione del contratto di TPL;
- concorrenza delle spese di manutenzione al calcolo della compensazione per l'assolvimento degli obblighi di trasporto pubblico locale, per quanto di competenza dell'Azienda del servizio di TPL in ragione della tipologia di interventi finanziabili;
- adozione di un sistema di contabilità separata, a cura dell'Azienda del servizio di TPL, delle voci di costo correlate a quanto oggetto degli interventi finanziati.

5. TERMINI, MODALITÀ DI PRESENTAZIONE DELL'ISTANZA E DOCUMENTAZIONE DA TRASMETTERE

Ai fini della partecipazione alla presente procedura concertativo-negoziabile, la proposta progettuale dovrà essere trasmessa entro il termine delle ore 12:00 del __.__.____ esclusivamente attraverso posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it, con messaggio recante in oggetto la seguente dicitura **"PR Puglia 2021-2027. Priorità 3 - Azione 3.1 - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativa-negoziabile per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit"**.

La proposta progettuale costituita da **Istanza di partecipazione**, redatta conformemente all'**Allegato A1**, debitamente compilata in ogni sua parte e sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante del Soggetto Proponente, dovrà essere corredata dalla seguente documentazione:

- a) **Scheda proposta progettuale**, redatta conformemente all'**Allegato A2** e sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante, riportante:
 - *la descrizione* della proposta progettuale, con indicazione delle finalità e degli obiettivi a cui attende, eventuali specifiche autorizzazioni, pareri, nulla osta che necessitano, elencando quali già acquisiti ovvero da acquisire;
 - *lo strumento di pianificazione della mobilità urbana (approvato)*, con indicazione puntuale della sezione/paragrafo/pagina i cui contenuti rimandano alla tipologia d'investimento a cui la proposta progettuale fa riferimento;
 - *le ulteriori informazioni funzionali all'attribuzione dei punteggi di valutazione* della proposta progettuale, supportate da riferimenti di dettaglio ovvero da dati analitici documentabili (rapporti e studi, rilevazioni statistiche, banche dati, ecc.);
 - *il costo totale* della proposta progettuale, con indicazione del relativo piano di copertura finanziaria;
 - *il quadro economico* della proposta progettuale, con individuazione delle spese ammissibili secondo quanto disposto dal paragrafo 12 della presente richiesta di comunicazione;
 - *il cronoprogramma procedurale e finanziario* della proposta progettuale.
- b) **Scheda mezzi esistenti da sostituire**, redatta conformemente all'**Allegato A3** e sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante, riportante l'elenco degli autobus da sostituire nell'ambito del parco automezzi utilizzato per l'erogazione del Servizio di TPL e relative informazioni. La scheda in questione dovrà essere corredata da apposita autodichiarazione resa dal Legale Rappresentante ai sensi del DPR n. 445/2000, attestante:
 - la sussistenza, con riferimento ai mezzi esistenti oggetto di sostituzione, dei requisiti previsti al paragrafo 3 lett. a) della presente richiesta di comunicazione;
 - la conformità all'originale della carta di circolazione dei mezzi esistenti oggetto di sostituzione (da produrre in allegato);



- la conformità all'originale della documentazione (da produrre in allegato) attestante la copertura assicurativa dei mezzi circolanti, ovvero relativa all'ultima copertura assicurativa per quei mezzi oggetto di sostituzione non circolanti da non oltre 18 mesi dal giorno di presentazione dell'istanza;
 - l'impegno, in caso di ammissibilità a finanziamento della proposta progettuale, alla dismissione dei mezzi oggetto di sostituzione dall'utilizzo per l'espletamento del Servizio del TPL, ad avvenuta entrata in servizio del/i Bus Rapid Transit (BRT) oggetto della proposta progettuale nell'ambito del sistema TPL urbano;
- c) **Scheda tipologia interventi proposti**, redatta conformemente all'**Allegato A4** e sottoscritta digitalmente dal Legale Rappresentante, riportante l'elenco dei Bus Rapid Transit (BRT) che si intendono acquistare e le relative informazioni, con particolare riferimento alla classe di emissione, lunghezza, numero di posti a sedere e in piedi, linea di percorrenza su cui saranno impiegati, costo della fornitura, comprensivo degli oneri della sicurezza, con separata indicazione dell'IVA; nonché l'elenco degli eventuali ulteriori investimenti a supporto del sistema BRT previsti dalla proposta progettuale, riportante la descrizione con le relative caratteristiche tecniche e funzionali, nonché l'indicazione dei pertinenti costi d'investimento, comprensivi degli oneri della sicurezza ed eventuali spese di installazione laddove su suolo pubblico del Soggetto Proponente, con separata indicazione dell'IVA;
- d) **Relazione di verifica climatica**, redatta conformemente all'**Allegato A5** e sottoscritta digitalmente da parte di un tecnico competente in materia ambientale, attestante la neutralità climatica e la resilienza climatica della proposta progettuale, tenuto conto della tipologia di interventi proposti;
- e) **Scheda di valutazione di conformità al principio DNSH**, redatta conformemente all'**Allegato A6** e sottoscritta digitalmente da parte di un tecnico competente in materia ambientale, al fine di comprovare la capacità della proposta progettuale di contribuire al perseguimento del principio DNSH, tenuto conto della tipologia di interventi proposti;
- f) **Documentazione tecnico-progettuale dell'investimento**, di cui agli elaborati progettuali previsti dalla normativa in materia di appalti, pertinenti il livello di progettazione degli interventi disponibile alla data di presentazione dell'istanza. Concorrerà alla documentazione tecnico-progettuale il computo metrico estimativo redatto coerentemente al prezzario ufficiale regionale vigente inerente la tipologia di lavorazioni contemplate;
- g) **Tavola di inquadramento territoriale** della rete facente parte del sistema di BRT individuato nell'ambito urbano di competenza, su cui troveranno collocazione gli interventi oggetto della proposta progettuale. In particolare, dovranno essere rappresentate le linee del TPL urbano su cui saranno impiegati i **nuovi Bus Rapid Transit (BRT)**, nonché la localizzazione degli **eventuali ulteriori investimenti proposti a supporto del sistema BRT**, evidenziandone le relazioni con le infrastrutture del sistema trasportistico locale esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate (tra cui stazioni/fermate del Trasporto Pubblico Locale (TPL), parcheggi di interscambio, percorsi ciclabili, comprese eventuali velostazioni);
- h) **Vigente strumento di pianificazione della mobilità urbana**, corredato da relativo provvedimento di approvazione;
- i) **Provvedimento/i di approvazione** della documentazione di cui alle lett. a), b), c), d), e), f) e g);
- j) **(eventuale) Documentazione amministrativo-contabile comprovante la disponibilità delle risorse aggiuntive concorrenti al costo totale della proposta progettuale**, laddove messe a disposizione dal Soggetto Proponente ad integrazione del contributo pubblico richiesto.

5.1 Ulteriori indicazioni sulla modalità di presentazione dell'istanza

Ai fini del rispetto del termine di presentazione dell'istanza, farà fede la data e l'ora attestate nel messaggio di consegna generato dal sistema di gestione di posta elettronica certificata della Regione Puglia.



Nel caso in cui la proposta progettuale (istanza e relativi allegati) sia di dimensioni tali da non consentire l'invio con un unico messaggio PEC, il Soggetto Proponente dovrà effettuare più invii, suddividendo la documentazione in più messaggi PEC, indicante ciascuno la relativa numerazione in ordine crescente (es. 1 invio, 2 invio, n/ e ultimo invio).

In tal caso, ai fini del rispetto del termine di trasmissione dell'istanza previsto dalla presente richiesta di comunicazione, farà fede la data e l'ora attestate nel messaggio di consegna generato dal sistema di gestione di posta elettronica certificata della Regione Puglia relativo al primo messaggio di posta elettronica certificata trasmesso, fermo restando la verifica di completezza della documentazione trasmessa secondo quanto stabilito come di seguito.

Il Soggetto Proponente è tenuto a verificare la completezza e correttezza degli invii e l'effettiva ricezione degli stessi controllando l'arrivo delle ricevute di avvenuta consegna di tutte le PEC, atteso che l'eventuale ultimo messaggio di posta elettronica deve pervenire comunque entro il termine previsto, pena l'inammissibilità dell'istanza di partecipazione alla procedura di selezione in questione.

Sarà considerata inammissibile l'istanza inviata attraverso altri sistemi di trasmissione telematici (quali, ad esempio, invio di e-mail contenenti indirizzi URL per il download dei file inviati, contenenti URL soggetti a download a tempo, invio da posta elettronica ordinaria, etc.), ovvero trasmessa a mezzo di posta ordinaria, raccomandata o di qualsiasi altro mezzo di consegna, ovvero quella per cui la ricezione dell'ultimo messaggio sia intervenuta oltre il termine previsto.

6. ITER PROCEDIMENTALE DI VALUTAZIONE

L'individuazione degli interventi ammissibili a finanziamento, nei limiti della dotazione di cui al paragrafo 2 della presente richiesta di comunicazione, avverrà attraverso **confronto negoziale** con il Soggetto Proponente a cura del Responsabile dell'Azione 3.1, coadiuvato eventualmente da personale interno alla Regione.

Nell'ambito della attività di valutazione, il Responsabile di Azione (RdAz) potrà avvalersi di un gruppo di lavoro, che garantisca per quanto possibile una rappresentanza paritaria dei generi, composto da personale competente interno alla Regione Puglia, da individuare con provvedimento del Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità.

L'iter procedimentale sarà strutturato come di seguito indicato:

- a) **Verifica di ammissibilità formale;**
- b) **Verifica del soddisfacimento dei criteri di ammissibilità sostanziale;**
- c) **Valutazione sostanziale.**

a) Verifica di ammissibilità formale

La verifica di ammissibilità formale è finalizzata ad accertare:

- ricevibilità e completezza della proposta progettuale (istanza di finanziamento e relativi allegati);
- correttezza dell'iter amministrativo di presentazione della proposta progettuale (rispetto dei tempi e delle modalità di presentazione);
- eleggibilità del Soggetto Proponente secondo quanto previsto dalla presente procedura di attivazione (dalla normativa regionale, nazionale ed europea applicabile e dall'ambito di applicazione del Fondo);
- rispetto della procedura di riferimento e delle regole previste dalla normativa vigente in tema di procedure amministrative.

Gli esiti delle attività istruttorie in questione saranno definiti attraverso l'esame della documentazione trasmessa.



b) Verifica del soddisfacimento dei criteri di ammissibilità sostanziale

La proposta progettuale che avrà superato con esito positivo le verifiche di ammissibilità formale sarà sottoposta alla successiva fase di verifica del soddisfacimento dei criteri di ammissibilità sostanziale.

La verifica del soddisfacimento dei criteri di ammissibilità sostanziale è finalizzata ad accertare:

- conformità alle regole europee e nazionali in tema di appalti e di aiuti di Stato, nonché specifiche dei fondi SIE (generale);
- coerenza con l'obiettivo specifico e con i contenuti del PR Puglia e dello strumento di selezione (generale);
- rispetto dei principi orizzontali previsti dall'art. 9 del Reg. (UE) 2021/1060 (generale);
- coerenza con gli strumenti normativi europei, regionali, comunali e/o di area urbana della mobilità in ambito urbano e suburbano; in particolare, coerenza con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, obbligatori per i comuni sopra i 100.000 abitanti, e con gli strumenti di pianificazione della mobilità urbana per le città sotto i 100.000 abitanti (specifico Azione 3.1);
- rispetto della normativa europea e di quella nazionale relativa ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (Reg. (UE) 1370/2007) (specifico Azione 3.1);
- coerenza con gli specifici elementi di valutazione e di mitigazione indicati nel rapporto VAS e in particolare nell'analisi DNSH (specifico Azione 3.1).

Gli esiti delle attività istruttorie in questione saranno definiti attraverso l'esame della documentazione trasmessa, altresì in confronto negoziale tecnico-operativo con il Soggetto Proponente.

c) Valutazione sostanziale

La proposta progettuale che avrà superato favorevolmente le verifiche di ammissibilità formale e sostanziale sarà sottoposta a valutazione sostanziale secondo i criteri di seguito definiti:

GRIGLIA DI VALUTAZIONE			
DESCRIZIONE	PUNTEGGIO PER SUB CRITERIO	DOCUMENTO DI RIFERIMENTO	
A – Qualità tecnica della proposta progettuale		Allegato A2 Scheda proposta progettuale	
A.1 - Incidenza della proposta progettuale sulla configurazione del TPL urbano con l'introduzione di mezzi BRT			
A.1.1	Incidenza della proposta progettuale sulla configurazione del TPL urbano con l'introduzione di mezzi BRT su linee di percorrenza che interessano <u>aree non congestionate dal traffico</u>		BASSO
A.1.2	Incidenza della proposta progettuale sulla configurazione del TPL urbano con l'introduzione di mezzi BRT su linee di percorrenza che interessano <u>aree scarsamente congestionate dal traffico</u>		MEDIO
A.1.3	Incidenza della proposta progettuale sulla configurazione del TPL urbano con l'introduzione di mezzi BRT su linee di percorrenza che interessano <u>aree fortemente congestionate dal traffico</u>	ALTO	



A.2 - Idoneità della proposta progettuale a favorire l'utilizzo del sistema BRT nell'ambito del servizio modale di TPL urbano			
A.2.1	<u>Nessun</u> elemento atto a favorire l'utilizzo del sistema BRT	BASSO	
A.2.2	Adozione di elementi atti a favorire l'utilizzo del sistema BRT attraverso la promozione di servizi offerti all'utenza connessi <u>al solo utilizzo del mezzo</u>	MEDIO	
A.2.3	Adozione di elementi atti a favorire l'utilizzo del sistema BRT attraverso la promozione di servizi all'utenza che, <u>insieme all'utilizzo del mezzo</u> , permettano la fruizione anche di altri elementi costituenti il sistema modale del TPL urbano (es. bigliettazione integrata, parcheggi di scambio, ecc.)	ALTO	
B - Grado di integrazione della proposta progettuale nel contesto trasportistico territoriale anche con riferimento all'integrazione con altre infrastrutture esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate			Allegato A2 Scheda proposta progettuale
B.1 - Livello di integrazione della proposta progettuale con le infrastrutture del sistema trasportistico locale esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate			
B.1.1	Livello di integrazione della proposta progettuale con le infrastrutture del sistema trasportistico locale esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate, attraverso la connessione del sistema BRT con <u>uno</u> tra i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> • fermate del trasporto pubblico (locale/regionale/nazionale) • percorsi ciclabili (locali/regionali/nazionali) • parcheggi di interscambio • velostazioni 	BASSO	
B.1.2	Livello di integrazione della proposta progettuale con le infrastrutture del sistema trasportistico locale esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate, attraverso la connessione del sistema BRT con <u>due</u> tra i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> • fermate del trasporto pubblico (locale/regionale/nazionale) • percorsi ciclabili (locali/regionali/nazionali) • parcheggi di interscambio • velostazioni 	MEDIO	
B.1.3	Livello di integrazione della proposta progettuale con le infrastrutture del sistema trasportistico locale esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate, attraverso la connessione del sistema BRT con <u>tutti</u> i seguenti punti: <ul style="list-style-type: none"> • fermate del trasporto pubblico (locale/regionale/nazionale) • percorsi ciclabili (locali/regionali/nazionali) • parcheggi di interscambio • velostazioni 	ALTO	



C – Grado di accessibilità e integrazione della proposta progettuale, anche con riferimento all’inclusione e integrazione sociale			Allegato A2 Scheda proposta progettuale
C.1 - Soluzioni progettuali, aggiuntive rispetto ai requisiti normativi, volte a favorire l’inclusione e l’integrazione sociale			
C.1.1	<u>Nessuna</u> soluzione progettuale, aggiuntiva rispetto ai requisiti normativi, volte a favorire l’inclusione e l’integrazione sociale, da intendersi altresì in termini di parità di genere	BASSO	
C.1.2	Adozione di <u>una</u> soluzione progettuale, aggiuntiva rispetto ai requisiti normativi, volta a favorire l’inclusione e l’integrazione sociale, da intendersi altresì in termini di parità di genere	MEDIO	
C.1.3	Adozione di <u>più di una</u> soluzione progettuale, aggiuntiva rispetto ai requisiti normativi, volta a favorire l’inclusione e l’integrazione sociale, da intendersi altresì in termini di parità di genere	ALTO	
D – Grado di integrazione fra l’acquisto di Bus Rapid Transit a zero emissioni, con le infrastrutture a supporto del sistema BRT			Allegato A2 Scheda proposta progettuale
D.1 - Soluzioni progettuali caratterizzanti il sistema BRT			
D.1.1	Soluzioni progettuali che non prevedono, oltre l’acquisto dei mezzi BRT, l’adozione di <u>nessuna</u> delle seguenti componenti a supporto: <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di corsie preferenziali - realizzazione di banchine di sosta dei BRT e/o punti di fermata - fornitura di infrastrutture di ricarica/rifornimento - implementazione degli impianti di priorità semaforica - implementazione di sistemi/tecnologie avanzate di infomobilità e di trasporto intelligente (ITS) 	BASSO	
D.1.2	Soluzioni progettuali che prevedono, oltre l’acquisto dei mezzi BRT, l’adozione di <u>almeno una</u> tra delle seguenti componenti a supporto: <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di corsie preferenziali - realizzazione di banchine di sosta dei BRT e/o punti di fermata - fornitura di infrastrutture di ricarica/rifornimento - implementazione degli impianti di priorità semaforica - implementazione di sistemi/tecnologie avanzate di infomobilità e di trasporto intelligente (ITS) 	MEDIO	
D.1.3	Soluzioni progettuali che prevedono, oltre l’acquisto dei mezzi BRT, l’adozione di <u>almeno due</u> tra delle seguenti componenti a supporto: <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di corsie preferenziali - realizzazione di banchine di sosta dei BRT e/o punti di fermata - fornitura di infrastrutture di ricarica/rifornimento - implementazione degli impianti di priorità semaforica - implementazione di sistemi/tecnologie avanzate di infomobilità e di trasporto intelligente (ITS) 	ALTO	



Gli esiti delle attività istruttorie in questione saranno definiti attraverso l'esame della documentazione trasmessa, altresì in confronto negoziale tecnico-operativo con il Soggetto Proponente.

Saranno considerate ammissibili a finanziamento le proposte che avranno conseguito un **livello non inferiore** a quello **MEDIO** in relazione a tutti macro-criteri rappresentati nella griglia di valutazione suindicata.

6.1 Integrazioni documentali e/o chiarimenti

Nei casi in cui si renda necessario supportare le attività di valutazione, il RdAz si riserva la facoltà di richiedere integrazioni documentali e/o chiarimenti al Soggetto Proponente.

Le proposte progettuali presentate possono essere oggetto di modifica e/o integrazione in sede di confronto negoziale tecnico-operativo con il Soggetto Proponente.

7. COMUNICAZIONE ESITI DELL'ISTRUTTORIA VALUTATIVA

Esperita la fase di valutazione di cui al paragrafo 6, il RdAz procederà a predisporre il provvedimento di approvazione dell'elenco delle proposte progettuali ammissibili e finanziabili, nonché l'elenco delle proposte progettuali escluse con le relative motivazioni, condivise nel corso della procedura concertativo-negoziale esperita mediante gli incontri tecnico-operativi con il Soggetto Proponente.

Con il medesimo provvedimento si provvederà all'ammissione a finanziamento delle proposte progettuali selezionate, con assunzione dei conseguenti adempimenti contabili di spesa, nonché alla contestuale approvazione dello schema di Disciplinare regolante i rapporti tra Regione Puglia e Beneficiario per l'attuazione dell'operazione sovvenzionata.

8. CONCESSIONE DEL CONTRIBUTO E SOTTOSCRIZIONE DEL DISCIPLINARE

Per le proposte progettuali ammesse a finanziamento sarà sottoscritto apposito Disciplinare regolante i rapporti tra Regione Puglia e Beneficiario.

Il Disciplinare comprenderà, tra l'altro, gli obblighi/impegni del Beneficiario, l'indicazione delle modalità e della tempistica di realizzazione dell'intervento, delle spese ammissibili, delle modalità di erogazione del contributo, di rendicontazione delle spese, di monitoraggio e controllo dell'intervento, nonché le condizioni al ricorrere delle quali la Regione potrà procedere alla revoca del contributo concesso.

Il Disciplinare, debitamente sottoscritto, costituisce accettazione da parte del Beneficiario ad essere incluso nell'elenco pubblicato ai sensi dell'art. dell'art. 49 par. 3 del Reg. (UE) n. 2021/1060.

9. OBBLIGHI E IMPEGNI DEL BENEFICIARIO

Il Disciplinare contiene gli obblighi e gli impegni del Beneficiario, tra cui:

- la registrazione al sistema CUP (codice unico di progetto) del progetto d'investimento pubblico;
- la comunicazione delle eventuali variazioni relative ai referenti per l'operazione, quali il Dirigente e/o il RUP, entro quindici (15) giorni lavorativi dal loro verificarsi;
- la conformità delle procedure utilizzate alle norme europee, nazionali e regionali del settore di riferimento dell'operazione ammessa a finanziamento, nonché quelle in materia ambientale, civilistica e fiscale, di sicurezza e lavoro, di pari opportunità, di appalti pubblici;
- l'applicazione e il rispetto della Legge Regionale 26 ottobre 2006, n. 28 in materia di contrasto al lavoro non regolare, nonché dei CCNL di riferimento sottoscritti dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, anche attraverso specifiche disposizioni inserite nei bandi di gara per l'affidamento di attività a terzi;



- l'applicazione e il rispetto, per quanto pertinenti, delle disposizioni di cui alla Legge Regionale 20 giugno 2008, n. 15 in materia di trasparenza dell'azione amministrativa;
- la trasmissione degli atti di espletamento della/e procedura/e di appalto, unitamente al quadro economico rideterminato ed approvato;
- a norma dell'Allegato XVII, punto 3), del Reg. (UE) 2021/1060, la trasmissione delle informazioni sulle eventuali variazioni dei titolari effettivi del Beneficiario, quali definiti all'articolo 3, punto 6, della Direttiva (UE) 2015/849 entro quindici (15) giorni dal loro verificarsi;
- a norma dell'Allegato XVII, punto 23), del Reg. (UE) 2021/1060, la trasmissione delle informazioni su tutti i contraenti, sui relativi titolari effettivi quali definiti all'art. 3, punto 6, della Direttiva (UE) 2015/849 e sui contratti;
- il rispetto, in sede di attuazione dell'operazione, dei principi orizzontali previsti dall'art. 9 del Reg. (UE) 2021/1060;
- l'applicazione della normativa prevista in materia di visibilità del sostegno fornito dai fondi con particolare riguardo a quanto previsto dagli artt. 46 - 47 e 50 del Reg. (UE) 2021/1060, nonché l'indicazione delle modalità secondo cui è garantito il rispetto della vigente normativa nazionale e regionale in materia di pubblicazione di atti e provvedimenti amministrativi;
- il rispetto del vincolo di stabilità dell'operazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 65 del Reg. (UE) 2021/1060, ove pertinente;
- il rispetto della normativa europea e nazionale sull'ammissibilità delle spese, nonché delle disposizioni regionali in materia;
- la tenuta di un sistema di contabilità separata o di adeguata codificazione contabile per tutte le transazioni relative all'operazione oggetto del Disciplinare, ovvero l'individuazione di un conto bancario dedicato all'operazione, anche al fine di assicurare la tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della Legge n. 136 del 13 agosto 2010 ss.mm.ii.;
- l'indicazione sui documenti amministrativo/contabili relativi dell'operazione, del Programma europeo, della Priorità e dell'Azione, nonché del titolo dell'operazione, del Codice Unico di Progetto (CUP) e del Codice Identificativo Gara (CIG) di riferimento;
- il rispetto del divieto di doppio finanziamento, che sancisce il principio secondo cui non è ammissibile la spesa per la quale il Beneficiario ha già fruito di una misura di sostegno finanziario pubblico;
- l'implementazione nel sistema regionale di monitoraggio, al termine dell'operazione, della documentazione relativa all'approvazione del certificato di collaudo tecnico-amministrativo/regolare esecuzione/verifica di conformità e dell'omologazione della spesa complessiva sostenuta per l'attuazione dell'operazione;
- l'implementazione e l'aggiornamento, secondo la tempistica prevista dal Disciplinare, pena l'impossibilità da parte della Regione di erogare le tranches di contributo richiesto del sistema regionale di monitoraggio con tutte le informazioni finanziarie, fisiche e procedurali relative alle attività connesse all'attuazione dell'operazione;
- l'archiviazione e la conservazione secondo i sistemi in uso presso il Beneficiario della documentazione relativa all'operazione, attraverso l'istituzione di un fascicolo di progetto contenente anche la documentazione tecnica, amministrativa e contabile, per un periodo di tempo pari a cinque anni a decorrere dal 31 dicembre dell'anno in cui è effettuato l'ultimo pagamento dell'Autorità di Gestione al Beneficiario, ai sensi di quanto stabilito dall'art. 82 del Reg. (UE) 2021/1060;
- la piena disponibilità di quanto oggetto di finanziamento per le verifiche, da parte della struttura di gestione e controllo di primo livello, dell'Autorità di Audit, della Commissione Europea, della Corte dei Conti Europea, nonché degli altri organismi di controllo, interni o esterni alla Regione Puglia, circa la corretta applicazione delle procedure adottate per la realizzazione dell'operazione, la conformità della stessa rispetto alla proposta progettuale approvata, etc.;



- la conservazione della documentazione relativa ad ogni procedura di appalto espletata per l'attuazione dell'operazione, delle spese sostenute e quietanzate, nonché della documentazione tecnica/amministrativa/contabile dell'iter amministrativo che le ha determinate;
- il rispetto del cronoprogramma procedurale e finanziario relativo alle attività connesse all'attuazione dell'operazione;
- gli adempimenti funzionali alla corretta e regolare esecuzione di quanto previsto nel Disciplinare.

10. RISPETTO DEGLI OBBLIGHI DI VISIBILITÀ, TRASPARENZA E COMUNICAZIONE

In caso di ammissione a finanziamento, il Beneficiario dovrà ottemperare agli obblighi di visibilità, trasparenza e comunicazione, quali:

- fornire, sul sito web, ove esistente, e sui siti di social media ufficiali una breve descrizione dell'operazione, comprese le finalità ed i risultati perseguiti, evidenziando il sostegno finanziario ricevuto dall'Unione;
- apporre l'indicazione del sostegno dell'Unione Europea in maniera visibile sui documenti e sui materiali per la comunicazione riguardanti l'attuazione dell'operazione, destinati al pubblico o ai partecipanti;
- per le operazioni il cui costo totale supera € 500.000,00, non appena inizia l'attuazione materiale di operazioni che comportano investimenti materiali o siano installate le attrezzature acquistate, esporre targhe e/o cartelloni permanenti chiaramente visibili al pubblico, in cui compare l'emblema dell'Unione Europea (conformemente alle caratteristiche tecniche di cui all'Allegato IX del Regolamento UE 2021/1060).

Qualora in fase di controllo venga riscontrato il mancato rispetto degli obblighi di visibilità, trasparenza e comunicazione di cui al presente paragrafo, ovvero l'indicazione dell'emblema dell'Unione Europea e/o l'utilizzo dello stesso in maniera non conforme alle prescrizioni di cui al precitato Allegato IX, si procederà a diffidare il Beneficiario a porre in essere, entro e non oltre quindici (15) giorni lavorativi dalla comunicazione di quanto accertato, le opportune azioni correttive, pena la soppressione fino al 3% del sostegno dei fondi all'operazione.

11. INSERIMENTO NELL'ELENCO DELLE OPERAZIONI FINANZIATE

Ai sensi dell'art. 49 paragrafo 5 del Reg. (UE) n. 2021/1060, con la presente richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali è data informazione che l'accettazione del finanziamento da parte dei Soggetti Proponenti selezionati, quali Beneficiari, implica la loro inclusione nell'elenco delle operazioni pubblicato ai sensi dell'art. 49 par. 3 del Reg. (UE) n. 2021/1060.

12. SPESE AMMISSIBILI

Le spese ammissibili a contribuzione finanziaria sono quelle definite dal Reg. (UE) 2021/1060, dalla normativa nazionale di riferimento (DPR 5 febbraio 2018, n. 22) e dalle norme specifiche relative al Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) di cui al Reg. (UE) n. 2021/1058, nonché dagli strumenti attuativi del PR Puglia 2021-2027, tra cui il Si.Ge.Co. e la presente Procedura.

Ai sensi dell'art. 63 (2) del Reg. UE 2021/1060 sono ammissibili le spese sostenute a far data dall'1 gennaio 2021.

Sono ammissibili le spese funzionali alla realizzazione dell'operazione e strettamente connesse alle finalità cui la proposta progettuale attende.

L'attività di rendicontazione delle spese costituisce fase essenziale per il rimborso dei costi sostenuti dal Beneficiario per la realizzazione dell'operazione ammessa a finanziamento; all'uopo, si fa presente che:

- a) l'importo massimo a disposizione del Beneficiario per la realizzazione dell'intervento ammesso a finanziamento è quello rilevabile dal quadro economico complessivo di progetto, rideterminato post procedura/e di appalto;



- b) nel caso in cui il Beneficiario contribuisca alla realizzazione dell'operazione con risorse aggiuntive a valere sulle stesse voci di spesa di cui al quadro economico dell'intervento, il costo totale dell'operazione è rappresentato dall'entità del contributo pubblico concesso e dalla quota di risorse aggiuntive. Non saranno considerate risorse aggiuntive quelle appostate su voci di spesa non rientranti nel novero delle spese ammissibili e non ricomprese nel quadro economico di cui alla proposta progettuale approvata;
- c) il rapporto percentuale tra contributo concesso nell'ambito della presente procedura e la quota di risorse aggiuntive, così come risultante dalla proposta progettuale ammessa a finanziamento, rimane fisso ed invariato per l'intera realizzazione dell'operazione;
- d) le spese ammissibili a contribuzione finanziaria sono quelle:
 - pertinenti ed imputabili all'operazione selezionata, sulla base del quadro economico di progetto ammesso a finanziamento;
 - effettivamente sostenute dal Beneficiario e comprovate da fatture quietanzate o giustificate da documenti contabili aventi valore probatorio equivalente o, in casi debitamente giustificati, da idonea documentazione comunque attestante la pertinenza delle stesse all'operazione ammessa a finanziamento;
 - sostenute nel periodo di eleggibilità delle spese previsto dalla fonte di finanziamento;
 - contabilizzate, in conformità alle disposizioni di Legge ed ai principi contabili e, se del caso, sulla base delle specifiche disposizioni dell'Autorità di Gestione.

Nel rispetto dei requisiti e delle disposizioni normative e regolamentari richiamate, sono ammissibili le seguenti tipologie di spesa ricomprese nel quadro economico di progetto ammesso a finanziamento ed effettivamente e definitivamente sostenute dal Beneficiario:

- a) **costo delle forniture, lavori, impianti/tecnologie connessi alla realizzazione dell'operazione, nonché funzionali alla sua piena operatività;**
- b) **indennità, oneri e contributi dovuti, come per legge, ad Enti pubblici e privati necessari all'esecuzione dall'operazione (permessi, concessioni, autorizzazioni ecc.);**
- c) **spese per esproprio e acquisizione di terreni;**
- d) **spese tecniche per servizi di ingegneria;**
- e) **incentivi, nei limiti consentiti dalla normativa vigente in materia di contratti pubblici;**
- f) **imprevisti;**
- g) **spese generali.**

Per **spese generali**, da declinare nel quadro economico tra le somme a disposizione del Beneficiario **nella misura massima del 10% dell'importo complessivo a base di gara delle spese di cui alla succitata lettera a), ivi inclusi gli oneri per la sicurezza**, si intendono, a titolo esemplificativo, quelle relative alle seguenti voci:

- spese per attività preliminari, analisi e studi preparatori, spese per gara (commissioni aggiudicatrici);
- spese per verifiche tecniche a carico della stazione appaltante previste dal Capitolato Speciale d'Appalto;
- servizi di consulenza, ivi comprese eventuali spese per la redazione di relazioni geologiche;
- supporto tecnico-amministrativo (supporto al monitoraggio e alla rendicontazione dell'intervento finanziato, supporto al RUP).

Le **spese tecniche per servizi di ingegneria** devono intendersi strettamente riconducibili a prestazioni tecniche di progettazione e relativa verifica, direzione lavori, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione, collaudo tecnico-amministrativo e/o collaudo statico (ove previsto), e sono singolarmente ammissibili per l'importo a base di gara determinato in misura non superiore a quanto previsto dal DM del 17.06.2016



“Approvazione delle tabelle dei corrispettivi commisurati al livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell’ art. 24, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016”, richiamato nell’All. I.13 al D.Lgs. n. 36/2023 “Determinazione dei parametri per la progettazione Tabella A”. Tali parametri dovranno essere utilizzati anche nel caso di affidamento dei servizi d’ingegneria ai sensi dell’art. 7 del D.Lgs. n. 36/2023.

Le **spese per incentivi** ex dell’art. 45 del D.Lgs. n. 36/2023, sono ammissibili a finanziamento nei limiti percentuali previsti per legge², quale voce di spesa autonoma nel quadro economico laddove afferente funzioni assegnate al personale dipendente strettamente riconducibili alle prestazioni tecniche dettagliate al paragrafo precedente. Le residuali funzioni, compreso il supporto al RUP, concorreranno al limite massimo percentuale previsto per le spese generali.

Le **spese per esproprio e acquisizione di terreni**, laddove in presenza della sussistenza di un nesso diretto con l’infrastruttura da realizzare, **sono ammissibili per un importo non superiore al 10% delle spese totali ammissibili di cui al quadro economico di progetto**, secondo quanto disposto dall’art. 64, paragrafo 1, le. b) del Reg. (UE) n. 1060/2021.

Le spese per varianti progettuali ai sensi di legge ovvero per eventuali modifiche riconducibili a circostanze impreviste ed imprevedibili, non imputabili alla stazione appaltante, sono ammissibili a contributo finanziario a valere sulla voce **Imprevisti**, da intendersi al lordo di IVA ed eventuali contributi integrativi, determinata **nel limite massimo del 10% dell’importo complessivo a seguito di gara delle spese di cui alla succitata lettera a), ivi inclusi gli oneri per la sicurezza**. Gli atti relativi ad eventuali modifiche e varianti progettuali, redatte ai sensi di legge, devono essere sottoposti alla Regione Puglia entro 30 (trenta) giorni lavorativi dall’approvazione da parte del Beneficiario, ai fini della valutazione dell’ammissibilità delle relative spese a contribuzione finanziaria.

L’**imposta sul valore aggiunto (IVA)** è spesa ammissibile per le operazioni il cui costo totale è inferiore ad 5 ML di Euro, mentre per le operazioni di importo pari ovvero superiore a 5 ML di Euro è ammissibile solo se realmente e definitivamente sostenuta dal Beneficiario e solo se questa non sia recuperabile, nel rispetto della normativa nazionale di riferimento.

Per tutte le spese non specificate nel presente paragrafo o per la migliore specificazione di quelle indicate, si rinvia alle disposizioni normative e regolamenti di riferimento.

12.1 Spese non ammissibili

Non sono considerate ammissibili:

- le spese di posa in opera laddove l’installazione non sia su suolo pubblico;
- le spese relative ad acquisto di beni usati, ovvero con contratto di leasing;
- le spese di manutenzione nonché le spese di gestione in generale;
- le spese per ammende, penali e controversie legali, nonché i maggiori oneri derivanti dalla risoluzione di controversie, compresi gli accordi bonari e gli interessi per ritardati pagamenti;
- le spese correnti, tributi e altri oneri fiscali.

Le spese valutate non ammissibili, ovvero le spese d’importo eccedente l’ammontare del contributo finanziario rideterminato in favore dell’intervento a seguito di procedura/e di appalto, rimarranno a carico del Beneficiario, non concorrendo, al contempo, all’ammontare delle eventuali risorse aggiuntive apportate in termini di cofinanziamento dell’operazione.

Per tutto quanto non specificato si rinvia alla disciplina europea, nazionale e regionale.

² Nel limite dell’80% del 2% dell’importo a base di gara previsto dal c. 3 dell’art. 45 del D.Lgs. n. 36/2023, dovendosi escludere il residuo 20% di cui al c. 5 del medesimo articolo trattandosi di spesa candidata a contribuzione finanziaria a valere su risorse europee.



13. STABILITÀ DELLE OPERAZIONI

Ai sensi dell'art. 65 del Reg. (UE) 2021/1060, pena il rimborso del contributo ricevuto, l'operazione ammessa a finanziamento, nei 5 (cinque) anni successivi al pagamento finale al Beneficiario, non deve:

- presentare modifiche sostanziali che ne alterino la natura, gli obiettivi o le condizioni di attuazione, con il risultato di comprometterne gli obiettivi originari;
- subire la modifica della proprietà dell'infrastruttura procurando un vantaggio indebito a un'impresa o a un ente pubblico.

Il rimborso dovuto al mancato rispetto del presente articolo è effettuato in proporzione del periodo di non conformità.

14. REVOCA DEL CONTRIBUTO

La Regione Puglia potrà procedere alla revoca del contributo finanziario qualora il Beneficiario incorra in:

- a) violazione delle disposizioni della presente procedura, del Disciplinare sottoscritto, delle leggi, dei regolamenti e delle disposizioni amministrative vigenti;
- b) negligenza, imperizia o altro comportamento che comprometta l'esecuzione e/o la conclusione dell'operazione, ivi compreso il suo funzionamento;
- c) mancato o ritardato completamento dell'operazione finanziata;
- d) variazioni in corso di esecuzione dell'intera operazione tali da far venir meno/modificare anche uno solo degli elementi che hanno concorso all'attribuzione del punteggio.

15. RINUNCIA AL CONTRIBUTO

È facoltà del Beneficiario rinunciare alla realizzazione dell'operazione finanziata, ovvero del contributo richiesto; in tal caso, dovrà comunicare la propria volontà alla Regione Puglia – Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità all'indirizzo PEC: servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it.

In tali ipotesi, la Regione Puglia procederà agli adempimenti consequenziali, prendendo atto della rinuncia da parte del Beneficiario del contributo finanziario concesso.

16. RESTITUZIONE DELLE SOMME RICEVUTE

Nel caso di revoca/rinuncia il Beneficiario è obbligato a restituire alla Regione Puglia, secondo le disposizioni che saranno meglio dettagliate nel Disciplinare, le somme eventualmente già ricevute, nel caso maggiorate degli interessi legali come per legge, restando a totale carico dello stesso tutti gli oneri eventualmente già sostenuti relativi all'operazione.

17. DISPOSIZIONI FINALI

La Struttura responsabile del procedimento è la Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità, e il Responsabile del Procedimento è il Dirigente pro- tempore della Sezione medesima.

Eventuali chiarimenti e specificazioni potranno essere richiesti direttamente alla Sezione inviando una mail all'indirizzo PEC servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it.

Le risposte saranno rese note al Soggetto Proponente attraverso trasmissione a mezzo PEC.



Per l'esercizio del diritto di accesso si rimanda a quanto definito dall'art. 5 del D.Lgs. n. 33/2013 e ss.mm.ii. e della L.R. della Puglia n.15 del 20/06/2008 e del Regolamento regionale n. 20/2009.

Ai sensi della normativa in vigore in materia di protezione dei dati personali (D.Lgs. n. 196/2003 e ss.mm.ii., Regolamento (UE) 2016/679), la Regione Puglia informa che i dati forniti con la presentazione della proposta progettuale (istanza di finanziamento e relativi allegati), saranno utilizzati per le finalità connesse alla gestione della presente procedura e, nel caso di ammissione a finanziamento, per le attività connesse e correlate alla corretta attuazione del PR Puglia 2021-2027.

Il trattamento dei dati avviene secondo le norme del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016 e del D.Lgs. n. 196/2003 così come novellato dal D.Lgs. n. 101/2018.

Il trattamento dei dati per le finalità sopra descritte viene effettuato in applicazione della disciplina contenuta nelle fonti indicate nel presente strumento di selezione.

La base giuridica, quindi, è l'esercizio di un pubblico potere, di cui all'art. 6, par. 1, le. e) del Reg. (UE) 2016/679.

Il trattamento dei dati è improntato al rispetto della normativa sulla protezione dei dati personali e, in particolare, ai principi di correttezza, liceità e trasparenza, di limitazione della conservazione, nonché di minimizzazione dei dati in conformità agli art. 5 e 25 del precitato Regolamento.

Il titolare del trattamento dati è la Regione Puglia, con sede in Bari - Lungomare Nazario Sauro n. 33, nella persona del Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità in qualità di Designato al trattamento ex DGR 145/2019, contattabile all'indirizzo PEC servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it.

Il Responsabile della protezione dei dati ("RDP") è contattabile inviando una mail all'indirizzo rdp@regione.puglia.it.

I dati trattati saranno accessibili esclusivamente ai dipendenti della Regione Puglia autorizzati al trattamento ex art. 29 GDPR e non saranno oggetto di trasferimento in Paesi terzi extraeuropei.

I dati personali trattati afferiscono alla categoria dati comuni. L'acquisizione dei dati ed il relativo trattamento sono obbligatori in relazione alle finalità sopra descritte. I dati sono conservati per un periodo di 5 anni a decorrere dal 31 dicembre dell'anno in cui è effettuato l'ultimo pagamento dell'Autorità di Gestione al Beneficiario (Art. 82 "Disponibilità dei documenti" del Reg. UE 1060/2021).

Il trattamento sarà effettuato in forma automatizzata e/o manuale, con logiche atte a garantire la riservatezza, l'integrità e la disponibilità dei dati stessi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 32 del Regolamento (UE) 2016/679 in materia di misure di sicurezza, ed avverrà ad opera di soggetti appositamente incaricati e formati e in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 29 Regolamento (UE) 2016/679. L'esattezza e l'aggiornamento dei dati è effettuato dal personale autorizzato nelle modalità previste dalla piattaforma di gestione che garantisce, attraverso specifici controlli, la qualità del dato trattato, sia in fase di prima acquisizione che con verifiche a posteriori attraverso specifica procedura.

Gli interessati possono esercitare i diritti previsti dagli art. 15 e ss. del GDPR e, in particolare, il diritto ad ottenere, nei casi previsti, l'accesso e la rettifica, la limitazione o l'opposizione al trattamento dei dati. Per l'esercizio dei richiamati diritti è sufficiente scrivere al RPD della Regione Puglia all'indirizzo rdp@regione.puglia.it.

Gli interessati che ritengono che il presente trattamento dei dati avvenga in violazione di quanto previsto dal GDPR hanno diritto a proporre reclamo, ai sensi dell'art. 77 del Regolamento stesso, al Garante per la protezione dei dati personali, Piazza Venezia 11 - 00187 Roma, protocollo@gpdp.it, o di adire il Giudice ordinario, ai sensi dell'art. 79 del GDPR.

La Regione Puglia informa, inoltre, di disporre di accesso al sistema informativo ARACHNE, sviluppato dalla Commissione Europea per supportare le attività di verifica delle Autorità di Gestione dei Fondi strutturali 2021-2027 nell'individuazione delle iniziative potenzialmente esposte a rischi di frode, conflitti di interessi e irregolarità.



Il sistema ARACHNE è alimentato da fonti dati esterne, quali banche dati mondiali (Orbis e Lexis Nexis World compliance), sistemi informativi della Commissione Europea (VIES e Infoeuro) e da fonti dati interne, rappresentate dalle informazioni relative alle operazioni provenienti dalle singole Autorità di Gestione dei diversi Stati membri titolari di Programmi europei FESR e FSE. I dati, disponibili nelle banche dati esterne, saranno trattati al fine di individuare gli indicatori di rischio.

La Regione Puglia trasmette telematicamente al sistema informativo ARACHNE i dati delle operazioni rendicontate nell'ambito del PR Puglia 2021-2027 per il tramite del "Sistema Nazionale di Monitoraggio" gestito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze-RGS-IGRUE.

La Regione Puglia informa che tratterà i dati disponibili nel sistema ARACHNE esclusivamente al fine di individuare i rischi di frode e le irregolarità a livello di beneficiari, contraenti, contratti e progetti. Il sistema ARACHNE potrà essere utilizzato sia nella fase di selezione sia eventualmente nella fase di attuazione dell'operazione.

Il processo e lo scopo dell'analisi dei dati operato da ARACHNE sono descritti alla pagina web della Commissione Europea <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=325&intPagId=3587&langId=it>.

18. FORO COMPETENTE

Avverso la presente richiesta di comunicazione, la sua interpretazione, validità ed efficacia è ammesso ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia - Bari entro 60 giorni dalla pubblicazione sul BURP ai sensi dell'art. 120 del D.Lgs. n. 104/2010 (codice processo amministrativo) ovvero ricorso al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla pubblicazione al BURP.

19. NORME DI RINVIO

Per quanto non espressamente previsto dalla presente richiesta di comunicazione, si applicano le norme europee, nazionali e regionali vigenti, nonché le disposizioni dei piani e programmi regionali di riferimento settoriale.

20. RIFERIMENTI PROGRAMMATICI E NORMATIVI

Fonti europee e internazionali

- Regolamento (UE) n. 2014/240 del 7 gennaio 2014 della Commissione Europea, recante un codice europeo di condotta sul partenariato nell'ambito dei fondi strutturali di investimento europei;
- Regolamento (UE) 2016/679 del 27 aprile 2016 del Parlamento Europeo e del Consiglio (GDPR - General Data Protection Regulation) relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la Direttiva 95/46/CE;
- Regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 settembre 2024 che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (rifusione);
- Direttiva 2019/1936/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- Regolamento (UE) 2020/852 del 18 giugno 2020 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del Reg. (UE) n. 2019/2088;
- Regolamento (UE) n. 2021/1058 del 24 giugno 2021 del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione;



- Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 4 giugno 2021, che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale;
- Regolamento (UE) n. 2021/1060 del 24 giugno 2021 del Parlamento Europeo e del Consiglio, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti;
- Decisione di esecuzione della Commissione Europea C(2024) 6752 che modifica la precedente Decisione C(2022) 8461 del 17 novembre 2022 che approva il Programma "PR Puglia FESR FSE+ 2021-2027"-CCI 2021IT16FFPR002;
- Regolamento (UE) 2023/435 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 febbraio 2023 che modifica il regolamento (UE) 2021/241 per quanto riguarda l'inserimento di capitoli dedicati al piano REPowerEU nei piani per la ripresa e la resilienza e che modifica i regolamenti (UE) n. 1303/2013, (UE) 2021/1060 e (UE) 2021/1755, e la direttiva 2003/87/CE;
- Regolamento (UE) 2024/795 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 febbraio 2024 che istituisce la piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP) e modifica la direttiva 2003/87/CE e i regolamenti (UE) 2021/1058, (UE) 2021/1056, (UE) 2021/1057, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) 2021/1060, (UE) 2021/523, (UE) 2021/695, (UE) 2021/697 e (UE) 2021/241;
- Accordo di Partenariato per la Programmazione della politica di coesione 2021-2027 CCI 2021IT16FFPA001 approvato con Decisione di esecuzione della Commissione Europea C(2022)4787 del 15 luglio 2022;
- Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea CDFUE (2000/C 364/01);
- Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa;
- Direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;
- Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (2014/C 92/01);
- Comunicazione della Commissione Europea recante "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" (2021/C 373/01);
- Risoluzione ONU adottata dall'Assemblea Generale il 25 settembre 2015 Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

Fonti Nazionali

- Legge del 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme sul procedimento amministrativo" e ss.mm.ii.;
- Decreto Legislativo del 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada" e ss.mm.ii.;
- Decreto del Presidente della Repubblica del 16 dicembre 1992, n. 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- D. Lgs. 422/1997 "Conferimento alle Regioni ed agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale a norma dell'art. 4 comma 4 della L. n. 59/1997";
- Decreto Ministeriale del 22 aprile 2004 n. 67/S "Modifica del decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";



- Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii.;
- Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n. 155 “Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa”;
- Legge n. 120 del 29 luglio 2010. Disposizioni in materia di sicurezza stradale;
- Decreto del Presidente della Repubblica del 30 luglio 2012, n. 151 “Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, concernente il regolamento di esecuzione e attuazione del Nuovo codice della strada, in materia di strutture, contrassegno e segnaletica per facilitare la mobilità delle persone invalide”;
- Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 “Attuazione delle Direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture” e ss.mm.ii.;
- Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
- Decreto del Presidente della Repubblica del 5 febbraio 2018, n. 22 “Regolamento recante i criteri sull'ammissibilità delle spese per i programmi cofinanziati dai Fondi strutturali di investimento europei (SIE) per il periodo di programmazione 2014/2020”;
- Decreto Ministero Infrastrutture 28.02.2018. Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di smart road e di guida connessa e automatica;
- Decreto Legislativo del 30 giugno 2003, n. 196 “Codice in materia di protezione dei dati personali”, relativamente ai principi applicabili ai trattamenti effettuati dai soggetti pubblici, così come modificato dal Decreto Legislativo n. 101 del 10 agosto 2018 “Disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la Direttiva 95/46/CE”;
- Decreto Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali del 22 gennaio 2019 - Individuazione delle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare;
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 aprile 2019, n. 1360 con il quale, ai sensi dell'art. 1, comma 613 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, è stato approvato il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS), destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale ed alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative;
- Legge del 11 settembre 2020, n. 120, n. 76 «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”;
- Legge 9 novembre 2021 , n. 15 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale”;
- D.Lgs. 15 novembre 2021, n. 213 “Attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”;
- Decreto Legislativo del 31 marzo 2023, n. 36 recante "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici”;
- Indirizzi per la verifica climatica dei progetti infrastrutturali in Italia per il Periodo 2021-2027 (DPCoe-MASE-JASPERS) del 6 ottobre 2023.



Fonti Regionali

- Legge Regionale del 31 ottobre 2002, n. 18 e ss.mm.ii. "Testo unico sulla disciplina del trasporto pubblico locale";
- Legge Regionale 1 agosto 2006, n. 23 "Norme regionali per la promozione degli acquisti pubblici ecologici e per l'introduzione degli aspetti ambientali nelle procedure di acquisto di beni e servizi delle amministrazioni pubbliche";
- Legge Regionale 23 giugno 2008, n. 16 "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 16 dicembre 2013, n. 2420 "Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa: adempimenti";
- Deliberazione della Giunta Regionale del 24 luglio 2014, n. 1526 concernente l'Approvazione Piano d'Azione Regionale per gli Acquisti Verdi ai sensi della Legge Regionale 1 agosto 2006, n. 23;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 16 febbraio 2015, n. 176 e ss.mm.ii. recante "Approvazione del Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia (PPTR)" e, in particolare, il riferimento allo scenario strategico del Piano e al Progetto territoriale "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 21 dicembre 2016, n. 2063 avente ad oggetto "Adempimenti ai sensi del D.Lgs. n. 196/2003 "Codice in materia di protezione dei dati personali. Designazione dei Responsabili del Trattamento di dati personali in base al nuovo modello organizzativo MAIA";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 07 dicembre 2023, n. 1832 con cui è stato approvato, il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2021-20230;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 21 dicembre 2016, n. 2086 con cui sono state approvate le Linee guida per la redazione ed aggiornamento dei Piani di bacino del trasporto pubblico locale;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 20 febbraio 2018, n. 193 di approvazione delle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS – Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 15 maggio 2018, n. 794 concernente il "Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 Protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) – Variazione di bilancio. Nomina del Responsabile della Protezione dei dati";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 29 maggio 2018, n. 909 avente ad oggetto "RGPD 2016/679. Conferma nomina dei Responsabili del trattamento dei dati anche ai sensi dell'art. 28 del RGPD e istituzione del Registro delle attività di trattamento, in attuazione dell'art. 30 del RGPD";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 30 gennaio 2019, n. 145 recante "D.Lgs. 10 agosto 2018, n. 101 - Nomina dei designati al trattamento dei dati personali, ai sensi dell'art.2- quaterdecies (Attribuzione di funzioni e compiti a soggetti determinati)";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 9 dicembre 2019, n. 2297 recante "Nomina del Responsabile della Protezione dei dati (RPD) della Regione Puglia";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 9 dicembre 2019, n. 2304 concernente la determinazione dei Servizi minimi di TPR, dei Costi standard (quale elemento di riferimento per la quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta per gli EE.LL. che affidano servizi di TPL), nonché l'attribuzione delle risorse del Fondo Regionale Trasporti (F.R.T.) a ciascun Ambito Territoriale Ottimale;
- Legge Regionale n. 52 del 30 novembre 2019, art. 31 "Piano regionale per la qualità dell'aria";
- Deliberazione della Giunta Regionale del 07 dicembre 2020, n. 1974 recante l'"Approvazione atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo MAIA 2.0.", con cui si istituisce il Dipartimento "Mobilità" all'interno del sistema organizzativo della Giunta Regionale;



- Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021, n. 22 recante “Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo MAIA 2.0”;
- Deliberazione della Giunta Regionale del 15 settembre 2021, n. 1466 recante “Approvazione del documento strategico “Agenda di Genere. Strategia Regionale per la Parità di Genere in Puglia”;
- Decisione di esecuzione della Commissione C(2022) 8461 finale del 17.11.2022, che approva il programma “Programma Regionale Puglia FESR-FSE+ 2021-2027” (CCI 2021IT16FFPR002) per il sostegno a titolo del Fondo europeo di sviluppo regionale e del Fondo sociale europeo Plus nell’ambito dell’obiettivo “Investimenti a favore dell’occupazione e della crescita” per la Regione Puglia in Italia;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 7 dicembre 2022, n. 1812 avente ad oggetto Programmazione FESR-FSE+2021- 2027. Presa d’atto Decisione di esecuzione C (2022) 8461 del 17/11/2022 e primi adempimenti”;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 3 maggio 2023, n. 603 avente ad oggetto “Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027 - presa d’atto della metodologia e dei criteri di selezione delle operazioni approvati in sede di Comitato di Sorveglianza ai sensi dell’art 40 (2), lett. a) del Reg. (UE) n. 1060/2021”;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 3 maggio 2023, n. 609 come modificata dalla Deliberazione del 17 giugno 2024, n. 813 con la quale sono state individuate le policy del PR FESR FSE+ 2021-2027, attribuite le Azioni del Programma alle singole Policy e conferiti gli incarichi di Responsabile di Policy e di Responsabile di Azione del Programma, con assegnazione dell’Azione 3.1 “Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile” di cui all’Asse Prioritario III “Mobilità urbana sostenibile”, alla Sezione Trasporto Pubblico e Intermodalità;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 27 novembre 2023, n. 1661 con cui la Giunta Regionale ha approvato la proposta di organizzazione delle funzioni dei Soggetti responsabili della gestione del Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027;
- Decreto del Presidente di Giunta Regionale del 1 dicembre 2023, n. 554 di "Adozione Atto di organizzazione per l’attuazione del Programma Operativo FESR-FSE 2021-2027";
- Deliberazione di Giunta Regionale del 27 novembre 2023, n. 1670 di “Approvazione della Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSvS) della Puglia (art. 34 della D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.)”;
- Deliberazione di Giunta Regionale del 17 giugno 2024, n. 813 avente per oggetto “Programma Regionale FESR-FSE+ 2021-2027. Governance del Programma. Modifiche alla Deliberazione di Giunta Regionale n.609/2023”;
- Determinazione Dirigenziale del 29 maggio 2024, n. 150 del Dirigente della Sezione Programmazione Unitaria di adozione del testo descrittivo del Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.) e relativi allegati, del PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027.

Il Dirigente della Sezione

Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità

Responsabile dell’Azione 3.1 del PR Puglia FESR 2021-2027

Carmela Iadaresta



Allegato A1 - Istanza di partecipazione

Alla REGIONE PUGLIA
Dipartimento Mobilità
Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità
servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio - Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile" - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziabile per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit.

ISTANZA DI PARTECIPAZIONE

Il/La sottoscritto/a _____, in qualità di Legale Rappresentante del Comune di _____ (indicare dati identificativi del Soggetto Proponente, ivi incluso il codice fiscale), elettivamente domiciliato presso la sede dell'Ente sita in _____ (estremi indirizzo) _____, Prov. (___), avendo, in virtù della carica ricoperta, la facoltà di manifestare per conto del Soggetto Proponente che rappresenta la volontà di partecipare alla procedura concertativo-negoziabile in oggetto, ai sensi e per gli effetti del provvedimento _____ (indicare estremi del provvedimento),

CHIEDE

il contributo di € _____ a copertura delle spese ammissibili candidate a finanziamento per la realizzazione della proposta progettuale " _____", a valere sulle risorse dell'Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile", Sub-Azione 3.1.1, Priorità 3 "Mobilità urbana sostenibile" del PR Puglia 2021-2027.

A tal fine, ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa" e consapevole delle sanzioni penali nel caso di dichiarazioni non veritiere e di formazione o uso di atti falsi previste dagli articoli 75 e 76 del citato D.P.R. n. 445/2000,

DICHIARA

- di accettare tutti i termini, gli obblighi e le condizioni previste dalla richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali introduttiva la procedura concertativo-negoziabile in premessa, e dai relativi allegati;



- di essere in possesso della capacità amministrativa, finanziaria ed operativa per soddisfare le condizioni della concessione del finanziamento poste dalla procedura concertavo-negoziale in premessa e dalla normativa europea, nazionale e regionale applicabile ai sensi dell'art. 73 del Regolamento UE n. 2021/1060;
- che la proposta progettuale è conforme alla normativa europea, nazionale e regionale;
- di non aver ottenuto altre agevolazioni, ovvero di non avere in corso di perfezionamento istanze di finanziamento/procedimenti di concessione a valere su risorse comunitarie, statali e regionali aventi per oggetto le medesime spese ammissibili di cui al quadro economico della proposta progettuale;
- che l'IVA riportata nel quadro economico della proposta progettuale rappresenta un costo *ammissibile/non ammissibile* a contribuzione finanziaria per il Soggetto Proponente in quanto *indetraibile/detraibile* ai sensi di legge¹.
- che il costo totale della proposta progettuale (contributo pubblico richiesto a valere sul PR Puglia 2021-2027 ed eventuali risorse aggiuntive messe a disposizione dal Soggetto Proponente) è pari a € _____²;

S'IMPEGNA

in caso di ammissione a finanziamento

- a regolamentare con le Aziende del servizio di TPL i rapporti e le condizioni d'uso di quanto oggetto degli interventi sovvenzionati, attraverso addendum al contratto di servizio TPL urbano vigente, ovvero nuovo contratto di servizio che verrà stipulato in data successiva alla scadenza del contratto vigente, obbligandosi al rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e ss.mm.ii. secondo quanto stabilito al paragrafo 4 della richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali, introduttiva la procedura selettiva in premessa;
- ad assicurare che l'intera operazione sovvenzionata venga attuata nel rispetto delle regole europee e nazionali in tema di appalti, nonché delle disposizioni specifiche previste dal programma finanziatore;
- ad assicurare, con l'attuazione dell'intera operazione sovvenzionata, il perseguimento dell'obiettivo specifico del programma finanziatore rivolto ad una mobilità urbana sostenibile a zero emissioni, nel rispetto della Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea nonché degli altri principi orizzontali declinati all'art. 9 Regolamento (UE) 2021/1060;
- a garantire la piena attuazione dell'operazione sovvenzionata, assicurando la messa in esercizio del/i Bus Rapid Transit (BRT) entro il _____;
- a rispettare gli obblighi e gli impegni stabiliti al paragrafo 9 della richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali, tra cui il principio di "stabilità delle operazioni" in conformità a quanto previsto dall'art. 65 del Regolamento UE n. 2021/1060;
- (*eventuale*) al cofinanziamento delle spese ammissibili di cui al quadro economico della proposta progettuale, con risorse aggiuntive per l'importo di € _____, ad integrazione del contributo pubblico richiesto a valere sul PR Puglia 2021-2027 di cui sopra.

¹ Esplicitare la condizione di ammissibilità ovvero non ammissibilità dell'imposta sul valore aggiunto (IVA). Per le operazioni di importo pari ovvero superiore a 5 ML di Euro l'IVA è ammissibile solo se realmente e definitivamente sostenuta dal Beneficiario e solo se questa non sia recuperabile, nel rispetto della normativa nazionale di riferimento.

² Il costo totale di ciascuna proposta progettuale, che non potrà essere inferiore a € 500.000,00 e superiore ad € 9.500.000,00, è rappresentato dall'entità del contributo pubblico a valere sul PR Puglia 2021-2027 e dall'eventuale quota di risorse aggiuntive messe a disposizione dal Soggetto Proponente a cofinanziamento delle spese ammissibili.



**REGIONE
PUGLIA**

Regione Puglia
Dipartimento Mobilità
Sezione Trasporto Pubblico Locale e
Intermodalità

**INSERIRE LOGO DEL
SOGGETTO PROPONENTE**

Allegato A1 – pag. 3

Alla presente si allega:

- documentazione prevista dal paragrafo 5 della richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali, di cui al seguente elenco dettagliato:
 1. _____
 2. _____
 3. _____
 - ...
- ogni altro documento ritenuto utile ai fini della valutazione della proposta progettuale (elencare gli eventuali ulteriori documenti allegati).

Luogo e data _____

(Sottoscritto digitalmente)



Allegato A2 – Scheda proposta progettuale

Procedura di selezione	PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissione nette di carbonio - Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile" - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziale per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit.
Titolo dell'operazione	

INFORMAZIONI DEL SOGGETTO PROPONENTE	
Soggetto proponente	<i>Indicare estremi dell'Amministrazione Comunale proponente</i>
Legale Rappresentante	
Indirizzo PEC	
Referente dell'operazione	
Ufficio di appartenenza	
Indirizzo e-mail del referente	
Contatto telefonico del referente	

INFORMAZIONI SULL'OPERAZIONE	
Descrizione della proposta progettuale	<i>(Descrivere l'investimento proposto nella sua completezza, riportando le informazioni principali necessarie alla caratterizzazione degli interventi proposti, con indicazione delle finalità e degli obiettivi perseguiti)</i>
Autorizzazioni, pareri, nulla osta necessari	<i>(Indicare eventuali autorizzazioni, pareri, nulla osta necessari, elencando quali già acquisiti ovvero da acquisire)</i>



STRUMENTO DELLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA

(riferimento al paragrafo 3.1 della richiesta di comunicazione)

(Con riferimento al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile indicare gli estremi del relativo provvedimento di approvazione, specificando, altresì, la/le sezione/i del predetto documento i cui contenuti rimandano alla tipologia d'investimento a cui la proposta progettuale fa riferimento)

ULTERIORI INFORMAZIONI SULL'OPERAZIONE

(funzionali alla valutazione sostanziale secondo i criteri di cui al paragrafo 6 della richiesta di comunicazione)

Incidenza della proposta progettuale sulla configurazione del TPL urbano con l'introduzione di mezzi BRT

Descrivere l'incidenza della proposta progettuale sulla configurazione del TPL urbano con l'introduzione di mezzi BRT su linee di percorrenza che interessano:

- *aree non congestionate dal traffico;*
- *ovvero aree scarsamente congestionate dal traffico;*
- *ovvero aree fortemente congestionate dal traffico.*

(Supportare la descrizione con riferimenti di dettaglio nonché dati analitici documentabili – ad es. rinvenienti da misurazioni periodiche emissioni, altresì rapporti ambientali, casi studio, rilevazioni incidentalità, monitoraggio del traffico, banche dati, ecc...)

Idoneità della proposta progettuale a favorire l'utilizzo del sistema BRT nell'ambito del servizio modale di TPL urbano

Descrivere l'idoneità dell'operazione a favorire l'utilizzo del sistema BRT nell'ambito del servizio modale di TPL urbano:

- *nessun elemento atto a favorire l'utilizzo del sistema BRT;*
- *ovvero adozione di elementi atti a favorire l'utilizzo del sistema BRT attraverso la promozione di servizi offerti all'utenza connessi al solo utilizzo del mezzo;*
- *ovvero adozione di elementi atti a favorire l'utilizzo del sistema BRT attraverso la promozione di servizi all'utenza che, insieme all'utilizzo del mezzo, permettano la fruizione anche di altri elementi costituenti il sistema modale del TPL urbano (es. bigliettazione integrata, parcheggi di scambio, ecc.)*

(Supportare la descrizione con riferimenti di dettaglio esplicitando anche aspetti contenuti nella documentazione tecnico-progettuale)



<p>Livello di integrazione della proposta progettuale con le infrastrutture del sistema trasportistico locale esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate</p>	<p><i>Descrivere il livello d'integrazione dell'operazione con le infrastrutture del sistema trasportistico locale esistenti, in corso di realizzazione e/o programmate, attraverso la connessione del sistema BRT con uno, più di uno, ovvero tutti i seguenti punti:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>fermate del trasporto pubblico (locale/regionale/nazionale)</i> • <i>percorsi ciclabili (locali/regionali/nazionali)</i> • <i>parcheggi di interscambio</i> • <i>velostazioni</i> <p><i>(Supportare la descrizione con elencazione e riferimenti di dettaglio relativamente alle connessioni riportate all'interno della tavola di inquadramento territoriale della proposta progettuale)</i></p>
<p>Soluzioni progettuali, aggiuntive rispetto ai requisiti normativi, volte a favorire l'inclusione e l'integrazione sociale</p>	<p><i>Descrivere l'eventuale adozione da parte della proposta progettuale di soluzioni aggiuntive rispetto ai requisiti normativi di riferimento, volte a favorire l'inclusione e l'integrazione sociale, da intendersi altresì in termini di parità di genere.</i></p> <p><i>(Supportare la descrizione con elencazione e riferimenti di dettaglio, esplicitando anche aspetti contenuti nella documentazione tecnico-progettuale)</i></p>
<p>Soluzioni progettuali caratterizzanti il sistema BRT</p>	<p><i>Descrivere la presenza o meno di soluzioni progettuali che, oltre l'acquisto dei mezzi BRT, prevedano l'adozione di infrastrutture di supporto al BRT, quali:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>realizzazione di corsie preferenziali</i> • <i>realizzazione di banchine di sosta dei BRT e/o punti di fermata</i> • <i>fornitura di infrastrutture di ricarica/rifornimento</i> • <i>implementazione degli impianti di priorità semaforica</i> • <i>implementazione di sistemi/tecnologie avanzate di infomobilità e di trasporto intelligente (ITS)</i> <p><i>(Supportare la descrizione con elencazione e riferimenti di dettaglio, esplicitando anche aspetti contenuti nella documentazione tecnico-progettuale)</i></p>

<p>COSTO TOTALE DELL'OPERAZIONE</p>	<p>€ _____</p>
<p><i>Contribuzione finanziaria richiesta a valere sul PR Puglia 2021-2027</i></p>	<p>€ _____</p>
<p><i>(eventuali) Risorse aggiuntive messe a disposizione dal Soggetto Proponente</i></p>	<p>€ _____</p>



QUADRO ECONOMICO DELL'OPERAZIONE <i>(con classificazione delle spese ammissibili di cui al paragrafo 12 della richiesta di comunicazione)</i>		IMPORTO [€]
A	INTERVENTI IN APPALTO	
a.1	Fornitura n. _ Bus Rapid Transit (BRT) ¹	
a.2	Eventuali ulteriori investimenti a supporto del sistema BRT ² :	
	- _____	
	- _____	
		=====
	Importo totale INTERVENTI IN APPALTO (A)	
B	SOMME A DISPOSIZIONE	
b.1	Indennità, oneri e contributi dovuti, come per legge, ad Enti pubblici e privati	
b.2	Spese per esproprio e acquisizione di terreni ³	
b.3	Spese tecniche per servizi di ingegneria ⁴	
	-	
	-	
		=====
	Totale voce b.3)	
b.4	Incentivi ⁵	
b.5	Spese generali ⁶	
	-	
	-	
		=====
	Totale voce b.5)	
b.6	Imprevisti ⁷	
b.7	IVA su interventi in appalto (A)	
b.8	Cassa di previdenza su voci __, __, __	
b.9	IVA su voci __, __, __	
		=====
	Importo totale SOMME A DISPOSIZIONE (B)	
		=====
	IMPORTO TOTALE SPESE AMMISSIBILI (A+B)	

NOTE PER LA COMPILAZIONE

¹ Di cui al costo della fornitura complessivamente determinato nell'Allegato A_4 – Tabella A4.1, con separata indicazione dell'IVA.

² Di cui al costo pertinente l'eventuale ulteriore intervento a supporto del BRT dettagliato nell'Allegato A_4 – Tabella A4.2, con separata indicazione dell'IVA.

³ Ammissibili per un importo non superiore al 10% delle spese totali ammissibili di cui al quadro economico di progetto.

⁴ Riconducibili a spese per attività di progettazione e relativa verifica, direzione lavori, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione, collaudo tecnico-amministrativo e/o collaudo statico (ove previsto), da dettagliare secondo prestazione e relativo onorario calcolato in applicazione del DM del 17.06.2016.

⁵ Ammissibili nel limite massimo dell'80% del 2% ai sensi dell'art. 45 del D.Lgs. 36/2023, fatta esclusione del residuo 20% di cui al c. 5 del medesimo articolo trattandosi di spesa candidata a contribuzione finanziaria a valere su risorse europee. Gli incentivi sono esclusi dalle spese generali laddove riconducibili esclusivamente a prestazioni tecniche di cui alla nota 4, diversamente concorreranno al limite massimo previsto per le spese generali.

⁶ Nella misura massima del 10% dell'importo complessivo a base di gara della voce (A) Interventi in appalto, ivi inclusi gli oneri per la sicurezza, indicativamente afferenti spese per attività preliminari, analisi e studi preparatori, spese per gara (commissioni aggiudicatrici), verifiche tecniche a carico della stazione appaltante previste dal Capitolato Speciale d'Appalto, servizi di consulenza, ivi comprese eventuali spese per la redazione di relazioni geologiche, supporto tecnico-amministrativo (supporto al monitoraggio e alla rendicontazione dell'intervento finanziato, supporto al RUP).

⁷ Trattasi di accantonamento per spese imprevedute ed imprevedibili, da intendersi al lordo di IVA ed eventuali contributi integrativi, da rideterminare nel limite massimo del 10% sull'importo complessivo a seguito di gara della voce (A) Interventi in appalto, ivi inclusi gli oneri per la sicurezza.

CRONOPROGRAMMA PROCEDURALE E FINANZIARIO								
Avanzamento procedurale dell'operazione	Entro il I quadrimestre 2025	Entro il II quadrimestre 2025	Entro il III quadrimestre 2025	Entro il I quadrimestre 2026	Entro il II quadrimestre 2026	Entro il III quadrimestre 2026
Previsione di completamento della progettazione funzionale all'attivazione della/e procedura/e di affidamento, con riferimento all'intervento/agli interventi concorrenti all'intera attuazione della proposta progettuale								
Previsione di avvio della/e procedura/e di affidamento, nel rispetto delle vigenti normative in materia di appalti pubblici, con riferimento all'intervento/agli interventi concorrenti all'intera attuazione della proposta progettuale								
Previsione di assunzione dell'obbligo/degli obblighi giuridicamente vincolanti, con riferimento all'intervento/agli interventi concorrenti all'intera attuazione della proposta progettuale								
Avvio concreto delle forniture/esecuzioni, con riferimento all'intervento/agli interventi concorrenti all'intera attuazione della proposta progettuale								
Completamento delle forniture/esecuzioni, con riferimento all'intervento/agli interventi concorrenti all'intera attuazione della proposta progettuale								
Operatività dell'intervento/degli interventi concorrenti all'intera attuazione della proposta progettuale (previsione di ultimo collaudo)								
Avanzamento finanziario dell'operazione <i>(riportare l'avanzamento <u>cumulativo</u> della spesa sino a concorrenza del costo totale dell'operazione)</i>	€	€	€	€	€	€

Luogo e data _____

(Sottoscritto digitalmente)

Allegato A3 - Scheda mezzi esistenti da sostituire

Procedura di selezione	PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio - Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile" - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziata per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT- Bus Rapid Transit.
Soggetto Proponente	
Titolo dell'operazione	

La presente scheda dovrà riportare l'elenco degli autobus da sostituire nell'ambito del parco automezzi utilizzato per l'erogazione del Servizio di TPL, che alla data di presentazione dell'istanza:

- abbiano la classe di emissione più vetusta nell'ambito del parco mezzi disponibile, al netto di eventuali ulteriori sostituzioni in corso di perfezionamento da parte del Soggetto Proponente alla data dell'istanza;
- abbiano un'anzianità uguale o superiore a 10 anni;
- siano circolanti o, in alternativa, in stato di non circolante da non oltre 18 mesi;
- non siano stati oggetto di precedente rottamazione e/o di dismissione dall'uso TPL;
- non siano destinati ad altri servizi pubblici quali scuolabus, servizi dedicati a categorie particolari o altre fattispecie.

N. PROGRESSIVO	INFORMAZIONI DELL'AUTOBUS DA SOSTITUIRE								STATUS DELL'AUTOBUS DA SOSTITUIRE			
	CLASSE DI EMISSIONE	NUMERO DI TARGA	N. TELAIO AUTOBUS	LUNGHEZZA AUTOBUS (M)	TIPOLOGIA DI ALIMENTAZIONE	N. CARTA DI CIRCOLAZIONE	DATA PRIMA IMMATRICOLAZIONE	ANZIANITÀ DELL'AUTOBUS (ANNI)	LINEA DI PERCORRENZA ATTUALMENTE ATTRIBUITA	COPERTURA ASSICURATIVA (Si/no)	DATA DI FINE COPERTURA ASSICURATIVA	AUTOBUS CIRCOLANTE (Si/No)
01												
02												
03												
nn												

Luogo e data _____

(Sottoscritto digitalmente)

Dichiarazione a corredo dell'Allegato A3

Oggetto: PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio - Azione 3.1 - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziabile per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit.

Il/La sottoscritto/a _____, in qualità di Legale Rappresentante del Comune di _____ (indicare dati identificativi del Soggetto proponente, ivi incluso il codice fiscale), elettivamente domiciliato presso la sede dell'Ente sita in _____ (estremi indirizzo) _____, Prov. (___), avendo, in virtù della carica ricoperta, la facoltà di manifestare per conto del Soggetto Proponente che rappresenta la volontà di partecipare alla procedura concertativo-negoziabile in oggetto, ai sensi e per gli effetti del provvedimento _____ (indicare estremi del provvedimento), **ai sensi degli artt. 46 e 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa" e consapevole delle sanzioni penali nel caso di dichiarazioni non veritiere e di formazione o uso di atti falsi previste dagli articoli 75 e 76 del citato D.P.R. n. 445/2000,**

DICHIARA

con riferimento all'/agli **AUTOBUS DA SOSTITUIRE** indicato/i nell'**Allegato A3 - Scheda mezzi esistenti da sostituire**:

- la sussistenza dei requisiti previsti al paragrafo 3 lett. a) della richiesta di comunicazione;
- la conformità all'originale della carta/delle carte di circolazione prodotta/e in allegato alla presente;
- lo stato di circolante del mezzo/dei mezzi da sostituire indicati con il numero progressivo (__, __, __) nella tabella che precede, nonché la conformità all'originale della rispettiva documentazione attestante la copertura assicurativa, prodotta in allegato alla presente;
- lo stato di non circolante del mezzo/dei mezzi da sostituire indicati con il numero progressivo (__, __, __) nella tabella che precede da non oltre 18 mesi dalla data di presentazione dell'istanza, nonché la conformità all'originale della rispettiva documentazione relativa all'ultima copertura assicurativa, prodotta in allegato alla presente;

DICHIARA ALTRESÌ

- l'assenza, nell'ambito del parco autobus impiegato per l'espletamento del Servizio del TPL in ambito urbano, di ulteriori mezzi di classe di emissione inferiore a quella per i quali si propone la sostituzione, tenuto conto, al contempo, delle eventuali ulteriori sostituzioni in corso di perfezionamento da parte del Soggetto Proponente alla data dell'istanza;
- l'impegno, in caso di ammissibilità a finanziamento della proposta progettuale, alla dismissione dall'utilizzo per l'espletamento del Servizio del TPL dei mezzi esistenti in questione, ad avvenuta entrata in servizio del/i Bus Rapid Transit (BRT) oggetto della proposta progettuale nell'ambito del sistema TPL urbano.

Luogo e data _____

(Sottoscritto digitalmente)



Allegato A4 - Scheda tipologia interventi proposti

Procedura di selezione	PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio - Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile" - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziale per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT- Bus Rapid Transit.
Soggetto Proponente	
Titolo dell'operazione	

La presente scheda, con riferimento alla tipologia di interventi finanziabili di cui al paragrafo 3 della richiesta di comunicazione per la ricognizione delle proposte progettuali, dovrà riportare:

a) L'ELENCO DEI BUS RAPID TRANSIT (BRT) ELETTRICI DI ULTIMA GENERAZIONE AD ALTA EFFICIENZA ENERGETICA DA ACQUISTARE

A4.1 – INFORMAZIONI SULLA FORNITURA DI BUS RAPID TRANSIT (BRT) ELETTRICI						COSTO DELLA FORNITURA <i>(comprensivo degli oneri per la sicurezza)</i>	
N. PROGRESSIVO	CLASSE DI EMISSIONE	LUNGHEZZA (m)	N. POSTI A SEDERE	N. POSTI IN PIEDI	LINEA DI PERCORRENZA DEL SISTEMA BRT A CUI SARA' DESTINATO	IMPONIBILE(€)	IVA (€)
01							
02							
03							
nn							
TOTALE							



b) L'ELENCO DEGLI EVENTUALI ULTERIORI INVESTIMENTI PROPOSTI A SUPPORTO DEL SISTEMA BRT

A4.2 – INFORMAZIONI SUGLI INVESTIMENTI A SUPPORTO DEL SISTEMA BRT		COSTO INTERVENTO <i>(comprensivo degli oneri per la sicurezza ed eventuali spese di installazione laddove su suolo pubblico del Soggetto Proponente)</i>	
N. PROGRESSIVO	DESCRIZIONE INTERVENTO <i>(con indicazione delle relative caratteristiche tecniche e funzionali)</i>	IMPONIBILE (€)	IVA (€)
01	<i>Realizzazione di corsie preferenziali:</i> ...		
02	<i>Realizzazione di banchine di sosta dei BRT e/o punti di fermata:</i> ...		
03	<i>Fornitura di infrastrutture di ricarica/rifornimento:</i> ...		
04	<i>Implementazione degli impianti di priorità semaforica (semafori intelligenti):</i> ...		
nn	<i>Implementazione di sistemi/tecnologie avanzate di infomobilità e di trasporto intelligente (ITS):</i> ...		
TOTALE			

Luogo e data _____

(Sottoscritto digitalmente)



Allegato A5 – Relazione di verifica climatica

RIFERIMENTI NORMATIVI

Il Regolamento sulle Disposizioni Comuni (Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2021 - RDC) definisce all'art. 2, paragrafo 42, l'**immunizzazione dagli effetti del clima** come *“un processo volto a evitare che le infrastrutture siano vulnerabili ai potenziali impatti climatici a lungo termine, garantendo nel contempo che sia rispettato il principio dell'efficienza energetica al primo posto e che il livello delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dal progetto sia coerente con l'obiettivo della neutralità climatica per il 2050”*. Per rendere operativi questi principi, ai sensi dell'art. 73.2 j) del RDC, è necessario garantire che tutti gli investimenti in **infrastrutture la cui durata attesa è di almeno cinque anni, siano immuni dagli effetti del clima**.

La metodologia raccomandata per effettuare la verifica climatica degli investimenti infrastrutturali nel periodo 2021-2027 è descritta nella Comunicazione della Commissione Europea **“Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027”** (2021/C 373/01), di seguito **“Orientamenti tecnici”**, pubblicata a settembre 2021 e consultabile al seguente link [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0916\(03\)&from=HR](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021XC0916(03)&from=HR).

In coerenza con i suddetti Orientamenti tecnici, si specifica **che la valutazione delle vulnerabilità e dei rischi climatici è volta a individuare, valutare e attuare le misure di adattamento ai cambiamenti climatici in relazione al sito in cui si collocano gli interventi e al tipo di progetto**. Se dalla valutazione emerge che il progetto presenta rischi climatici significativi, questi devono essere **gestiti e ridotti a un livello accettabile**.

Per facilitare il rispetto di questo requisito, il Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha definito e adottato i propri **Indirizzi per la verifica climatica dei progetti infrastrutturali in Italia** per il periodo 2021-2027 (di seguito **“Indirizzi”**), con il supporto dell'iniziativa JASPERS, consultabili al seguente link: <https://politichecoesione.governo.it/it/politica-di-coesione/la-programmazione-2021-2027/piani-e-programmi-europei-2021-2027/verifica-climatica-dei-progetti-infrastrutturali-finanziati-dalla-politica-di-coesione-2021-2027/>

Il processo della verifica climatica dei progetti da ammettere a finanziamento è suddiviso in due pilastri di analisi:

- A. **neutralità climatica/mitigazione**
- B. **resilienza climatica/adattamento**

Ciascuno dei due pilastri è caratterizzato da due fasi (*screening* e analisi dettagliata). Per entrambi i pilastri, la necessità di procedere ad un'analisi dettagliata dipende dall'esito della fase di *screening*, in un'ottica *risk-based*.

PROCEDURA OPERATIVA

Procedura di selezione	PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio - Azione 3.1 “Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile” - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziata per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit.
Soggetto proponente	
Titolo dell'intervento	
Settore di intervento	081 - Infrastrutture di trasporto urbano pulito 082 - Materiale rotabile di trasporto urbano pulito
Verifica climatica richiesta	081 - Infrastrutture di trasporto urbano pulito 082 - Materiale rotabile di trasporto urbano pulito

La verifica climatica dell'infrastruttura oggetto della proposta progettuale, che segue, deve essere effettuata da un tecnico con competenze in materia ambientale.



VERIFICA DI NEUTRALITA' CLIMATICA (Mitigazione)

La verifica mira a garantire il perseguimento degli obiettivi della politica dell'UE in materia di riduzione delle emissioni per il 2030 e il 2050.

È pertanto necessario effettuare l'analisi per verificare se l'infrastruttura, nel suo contesto, sia compatibile all'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra e alla neutralità climatica.

Al fine di effettuare una valutazione preliminare è necessario procedere con la **quantificazione e la monetizzazione delle emissioni di gas a effetto serra** attraverso la metodologia fornita dalla BEI per il calcolo dell'impronta di carbonio (per quantificare le emissioni) e il metodo del costo ombra del carbonio (per monetizzare le emissioni).

La metodologia definita dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) da utilizzare è consultabile al seguente link:

https://www.eib.org/attachments/lucalli/eib_project_carbon_footprint_methodologies_2023_en.pdf

Per monetizzare le emissioni di gas a effetto serra si può utilizzare la metodologia per il calcolo dell'impronta di carbonio della BEI integrandola con la pubblicazione separata «*The Economic Appraisal of Investment Projects at the EIB*» (2013) (<https://www.eib.org/en/publications/economic-appraisal-of-investment-projects>) e il costo ombra del carbonio (cfr. la sezione 3.2.2.4 della Comunicazione della Commissione Europea "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027" (2021/C 373/01) - <https://www.eib.org/en/publications/the-eib-group-climate-bank-roadmap.htm>).

È possibile effettuare un'analisi **quantitativa** specifica, oppure un'analisi **(qualitativa) di tipo comparativo**, prendendo a riferimento:

- progetti analoghi sviluppati in pregresse esperienze/attività progettuali;
- informazioni presenti in letteratura scientifica;
- analisi e/o studi comprendenti la stima della CO2 equivalente già effettuati o da effettuare per la progettazione e la realizzazione dell'infrastruttura.

L'operazione oggetto di finanziamento, per la stima delle emissioni di gas climalteranti (*barrare la casella appropriata*):

non utilizza analisi esistenti e/o comparative
In tal caso utilizza le metodologie definita dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI)

utilizza analisi di tipo comparativo
In tal caso, fornisce informazioni contenute nella seguente documentazione di riferimento:

SCREENING DELLA NEUTRALITÀ CLIMATICA (obbligatorio)	
Tipologia di analisi	<i>Barrare la casella appropriata:</i> <input type="checkbox"/> quantitativa <input type="checkbox"/> qualitativa
	Specificare le motivazioni che hanno determinato la scelta della tipologia di analisi
Dati utilizzati	Nel caso di analisi quantitativa , definire quali dati sono stati utilizzati per determinare la stima quantitativa delle emissioni, differenziando: a. emissioni Assolute (anno standard di operazioni) b. emissioni Relative (anno standard di operazioni)



	Nel caso di <i>analisi qualitativa</i> , indicare i riferimenti utilizzati e le relative giustificazioni argomentandone la scelta.
Risultati ottenuti e conclusioni dell'analisi	Specificare le motivazioni che hanno determinato l'esito dell'analisi

VERIFICA DI RESILIENZA CLIMATICA (Adattamento)

La verifica mira a garantire un **livello adeguato di resilienza dell'infrastruttura agli impatti dei cambiamenti climatici nel corso del suo intero ciclo di vita**, individuando i potenziali pericoli climatici significativi e i rischi a essi correlati per il progetto.

SCREENING DELLE VULNERABILITÀ (obbligatoria)

La valutazione del livello atteso di **rischio climatico dell'investimento** varia sulla base dell'*ubicazione (esposizione)* e del livello potenziale di impatto degli eventi climatici sul progetto e i suoi *componenti (sensibilità)*.

I – ANALISI DELL'ESPOSIZIONE ATTUALE E FUTURA

L'analisi è volta a determinare quali pericoli climatici siano attesi in relazione all'ubicazione prevista per il progetto, indipendentemente dalla tipologia.

La fonte di dati per questa analisi, con riferimento a informazioni e scenari climatici relativi al territorio pugliese, sono contenuti nelle **Mappe Climatiche Regionali**, elaborate all'interno del documento "*Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SRACC) - Approvazione degli Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SRACC)*", delle "*Linee guida regionali per la redazione dei Piani di Azioni per le Energie sostenibili e il clima (PAESC)*" e istituzione della *Cabina di Regia regionale in materia di cambiamenti climatici*" approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 162 del 26/02/2024 e consultabile al seguente link: <https://www.regione.puglia.it/web/ambiente/cambiamenti-climatici-dgr-162/2024>

Si precisa che tali documenti saranno oggetto di aggiornamento tecnico e hanno il fine di descrivere, attraverso dei modelli previsionali, l'evoluzione del territorio rispetto a determinati pericoli legati ai fenomeni climatici. Si rimanda pertanto alle note metodologiche del documento di indirizzo per la classificazione della tipologia di pericoli.

In base all'ubicazione dell'infrastruttura, sono individuabili le seguenti tipologie di **PERICOLI**:

- Allagamenti
- Alluvioni
- Frane
- Ondate di calore
- Sicurezza idrica
- Incendi
- Siccità
- Altre tipologie: _____



PANORAMICA DELL'ANALISI								
Indicazione ESPOSIZIONE <i>(tab. esemplificativa)</i>	Variabili e pericoli climatici							
	Allagamenti	Alluvioni	Frane	Ondate di calore	Sicurezza idrica	Incendi	Siccità	altre tipologie
Clima attuale								
Clima futuro								
Punteggio massimo, attuale + futuro								

Indicatore di valutazione della **ESPOSIZIONE**:

- **BASSO**
- **MEDIO**
- **ALTO**

L'analisi si concentra sull'ubicazione dell'intervento e deve contemplare l'esposizione al *clima attuale* e al *clima futuro*. La proiezione di un modello climatico può essere utilizzata per comprendere in che modo il livello di esposizione possa cambiare in futuro, prestando particolare attenzione alle variazioni della frequenza e dell'intensità degli eventi meteorologici estremi.

Specificare le motivazioni che hanno determinato l'esito dell'analisi:



II – ANALISI DELLA SENSIBILITÀ								
<p>L'analisi è volta a individuare i pericoli climatici pertinenti al tipo di progetto specifico, indipendentemente dalla sua ubicazione. La sensibilità può essere stabilita sia con un'analisi specifica o con riferimento a progetti analoghi per i quali sia già disponibile un'analisi approfondita.</p>								
PANORAMICA DELL'ANALISI								
Indicazione SENSIBILITÀ <i>(tab. esemplificativa)</i>	Variabili e pericoli climatici							
	Allagamenti	Alluvioni	Frane	Ondate di calore	Sicurezza idrica	Incendi	Siccità	altre tipologie
Ambiti di riferimento ¹	Attività							
	Fattori di produzione							
	Risultati							
	Collegamento di trasporti							
	Punteggio più alto – ambiti							
<p>Indicatori di SENSIBILITÀ:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BASSO (non ha alcun impatto o tale impatto è insignificante) - MEDIO (leggero impatto) - ALTO (impatto significativo) 								
<p>Specificare le motivazioni che hanno determinato l'esito dell'analisi:</p>								

¹ A titolo esemplificativo e non esaustivo: in base alla tipologia di intervento sono scelti gli ambiti di riferimento come ad esempio attività in loco, fattori di produzione (es. acqua, ecc.), risultati (es. prodotti, ecc.), collegamenti di trasporto.



ANALISI DELLA VULNERABILITA'

L'analisi della vulnerabilità è la combinazione dei risultati ottenuti dall'analisi della sensibilità e dell'esposizione e mira a individuare i potenziali pericoli significativi e i rischi a essi correlati e costituisce la base per la decisione di procedere alla fase di valutazione dei rischi.

PANORAMICA DELL'ANALISI				
VULNERABILITÀ <i>(tab. esemplificativa)</i>		Esposizione <i>(clima attuale + futuro)</i>		
		ALTA	MEDIA	BASSA
Sensibilità <i>(maggiore tra gli ambiti di riferimento)</i>	ALTA	<i>es. inondazione</i>		
	MEDIA		<i>es. calore</i>	
	BASSA			<i>es. siccità</i>

Indicatori di **VULNERABILITÀ**:

- **BASSO** (non ha alcun impatto o tale impatto è lieve)
- **MEDIO** (impatto moderato)
- **ALTO** (impatto rilevante)

Se dalla valutazione della vulnerabilità emerge che tutte le stesse sono classificate come basse potrebbe essere non necessaria un'ulteriore valutazione dei rischi (climatici).

La decisione sulle vulnerabilità da sottoporre ad ulteriore indagine dettagliata dipenderà dalla valutazione motivata.

Specificare le motivazioni che hanno determinato l'esito dell'analisi:



CONCLUSIONI FINALI

Barrare la casella appropriata:

- Tutti gli ambiti di rischio pertinenti al progetto hanno una classe di **VULNERABILITA' BASSA** e di conseguenza il **progetto NON necessita di ulteriore analisi dettagliata**
- Anche un solo ambito di rischio pertinente al progetto presenta una classe di VULNERABILITÀ MEDIA e/o ALTA e, di conseguenza, **il progetto necessita di ulteriore analisi dettagliata** sul rischio/i in tal modo identificati

Nel caso sia necessario condurre un'analisi dettagliata, continuare a compilare la scheda

ANALISI DETTAGLIATA DELLE VULNERABILITÀ (compilare a seconda dell'esito dello screening)

Per ciascun rischio significativo individuato occorre valutare misure mirate a ridurre tale rischio ad un livello accettabile, affinché queste possano essere integrate nella progettazione dell'infrastruttura e/o nella sua gestione operativa.

A titolo esemplificativo alcune **MISURE DI ADATTAMENTO** associate ai pericoli individuati per la Regione Puglia possono essere **consultate nell'Allegato 5 "Piattaforma Azioni"** del documento "Indirizzi per la stesura della Strategia Regionale di adattamento ai cambiamenti climatici (SRACC)", disponibile al seguente link: https://www.regione.puglia.it/documents/44781/5313067/ALL05_PIATTAFORMA+AZIONI.pdf/813624f1-d972-6102-4f69-b8a90f24a532?t=1691592556028

Facendo riferimento ai soli rischi climatici di pertinenza dell'operazione, **indicare le azioni di adattamento (o azioni equivalenti)** previste:

Elencare i **referimenti alla documentazione progettuale** (ad esempio elaborato, sezione dedicata o contenuto della relazione di progetto) in cui l'operazione è valutata in relazione all'adattamento ai rischi climatici e vengono indicate le azioni di adattamento:

Luogo e data

(sottoscritta digitalmente da tecnico competente
in materia ambientale)



Allegato A6 – Scheda di valutazione di conformità al principio DNSH

RIFERIMENTI NORMATIVI

Il principio del DNSH (*do not significant harm – non arrecare danno significativo*) nell'ambito della politica di coesione è introdotto dal Regolamento (UE) 2021/1060 che sottolinea come, nel contesto della lotta ai cambiamenti climatici, i fondi debbano sostenere attività che rispettino gli standard e le priorità in materia di clima e ambiente dell'Unione e non debbano danneggiare in modo significativo gli obiettivi ambientali definiti all'art. 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

Inoltre, ai sensi del punto 4) dell'art. 9 del medesimo Regolamento (UE) 2021/1060, si definisce che gli obiettivi dei Fondi siano perseguiti in linea con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile di cui all'art.11 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), tenendo conto degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, dell'Accordo di Parigi e il principio del “non arrecare danno significativo”.

La finalità della “valutazione di conformità al principio DNSH” consiste nel dimostrare che il piano/programma, ovvero l'intervento, “non arreca danno significativo” (DNSH) ad alcuno degli Obiettivi Ambientali di cui all'art. 9 del Regolamento (UE) 2020/852 e che, ove ricorre, contribuisce in maniera sostanziale ad uno di essi.

Nella Valutazione DNSH, in base alle indicazioni del par. 2.4 “*Principi guida per la valutazione DNSH*” della [Comunicazione della Commissione UE C/2023/111 “Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio di <<non arrecare un danno significativo>>, a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza”](#), occorre tener conto degli effetti diretti e gli effetti indiretti primari dell'intervento e dei prodotti e servizi da esso forniti, durante il loro intero ciclo di vita.

La Valutazione DNSH dovrà essere elaborata oltre che sulla base della Comunicazione della Commissione UE (2021/C 58/01), anche con riferimento ai Criteria di Vaglio Tecnico di cui al [Regolamento Delegato UE 2021/2139 del 04/06/21](#) e [Regolamento Delegato UE 2023/2486 del 21/11/2023](#).

Per i Programmi cofinanziati dalla politica di coesione 2021-2027 (FESR) il proponente e/o l'Autorità procedente dovrà inoltre attenersi alla Nota del 7 dicembre 2021, del Dipartimento per le Politiche di coesione e del Ministero dell'Ambiente, [“Attuazione del Principio orizzontale DNSH \(“Do no significant harm principle”\) nei programmi cofinanziati dalla politica di coesione 2021-2027”](#).

Nota metodologica

Le azioni del Programma sono state sottoposte ad un primo screening di coerenza col principio DNSH nell'ambito del Rapporto Ambientale finalizzato alla Valutazione Ambientale Strategica. La valutazione condotta non ha individuato azioni che possano indurre un potenziale danno ambientale significativo secondo i target ambientali del Regolamento sulla tassonomia; le azioni esaminate sono state pertanto giudicate compatibili con il DNSH.

Al fine di garantire il rispetto del principio anche in fase di attuazione, la metodologia valutativa proposta per l'attuazione del Programma è coerente con quella utilizzata nel rapporto ambientale dello stesso.

L'istante dovrà compilare la seguente scheda inserendo le informazioni di dettaglio relativamente al programma di investimenti e/o al progetto proposto.

Per la compilazione degli obiettivi 1 e 2 l'istante potrà avvalersi, ove applicabile, degli esiti della relazione della **verifica climatica** di cui al relativo allegato.

La valutazione del DNSH dell'infrastruttura oggetto della proposta progettuale, che segue, deve essere effettuata da un **tecnico con competenze in materia ambientale**.



PROCEDURA OPERATIVA

Procedura di selezione	PR Puglia FESR-FSE+ 2021-2027. Priorità 3. Obiettivo Specifico RSO2.8. Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio - Azione 3.1 "Interventi per la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile" - Sub-Azione 3.1.1. Procedura concertativo-negoziata per la selezione di interventi di riqualificazione dei servizi di TPL attraverso il Sistema BRT - Bus Rapid Transit.
Soggetto Proponente	
Titolo della proposta progettuale	

<u>OBIETTIVO DNSH</u>	1) Mitigazione dei cambiamenti climatici
Matrice ambientale di riferimento: aria/clima	
Ci si attende che la tipologia di intervento comporti significative emissioni di gas a effetto serra?	
<input type="checkbox"/> SI	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione negativa</i> e che il tipo di accorgimento deve essere messo in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NO	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione positiva</i> ed eventualmente che tipo di accorgimenti devono essere messi in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NA	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione di non applicabilità</i>
<p>Specificare le motivazioni che hanno determinato l'attribuzione della risposta (obbligatorio): [Argomentare in che modo le tipologie di interventi previsti non generano emissioni significative di gas a effetto serra/ Argomentare in che modo le tipologie di interventi non trovano applicazione sull'obiettivo considerato]</p>	
<p>Elaborato tecnico progettuale da cui è possibile desumere gli accorgimenti tecnici per il rispetto dell'obiettivo DNSH preso in esame in fase di attuazione dell'intervento</p>	



<u>OBIETTIVO DNSH</u>	2) Adattamento ai cambiamenti climatici
Matrice ambientale di riferimento: aria/clima	
Ci si attende che la tipologia di intervento conduca a un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto sull'intervento stesso o sulle persone, sulla natura o sui beni?	
<input type="checkbox"/> SI	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione negativa</i> e che il tipo di accorgimento deve essere messo in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NO	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione positiva</i> ed eventualmente che tipo di accorgimenti devono essere messi in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NA	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione di non applicabilità</i>
<p>Specificare le motivazioni che hanno determinato l'attribuzione della risposta (obbligatorio): [Argomentare in che modo le tipologie di interventi previsti non determinano un peggioramento degli effetti negativi del clima attuale e del clima futuro previsto, sulle persone, sulla natura o sui beni/ Argomentare in che modo le tipologie di interventi non trovano applicazione sull'obiettivo considerato]</p>	
<p>Elaborato tecnico progettuale da cui è possibile desumere gli accorgimenti tecnici per il rispetto dell'obiettivo DNSH preso in esame in fase di attuazione dell'intervento</p>	



OBIETTIVO DNSH	3) Uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine
Matrice ambientale di riferimento: acqua	
<p>Ci si attende che la tipologia di intervento nuoccia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee o • al buono stato ecologico delle acque marine? 	
<input type="checkbox"/> SI	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione negativa</i> e che il tipo di accorgimento deve essere messo in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NO	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione positiva</i> ed eventualmente che tipo di accorgimenti devono essere messi in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NA	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione di non applicabilità</i>
<p>Specificare le motivazioni che hanno determinato l'attribuzione della risposta (obbligatorio): <i>[Argomentare in che modo le tipologie di interventi previsti non determinano un danno significativo all'uso sostenibile e alla protezione delle acque e delle risorse marine, al buono stato o al buon potenziale ecologico di corpi idrici, comprese le acque di superficie e sotterranee, o al buono stato ecologico delle acque marine/ Argomentare in che modo le tipologie di interventi non trovano applicazione sull'obiettivo considerato]</i></p>	
<p>Elaborato tecnico progettuale da cui è possibile desumere gli accorgimenti tecnici per il rispetto dell'obiettivo DNSH preso in esame in fase di attuazione dell'intervento</p>	



<u>OBIETTIVO DNSH</u>	4) Transizione verso l'economia circolare, con riferimento anche a riduzione e riciclo dei rifiuti
Matrice ambientale di riferimento: acqua/biodiversità/aria/suolo	
<p>Ci si attende che la tipologia di intervento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • comporti un aumento significativo della produzione, dell'incenerimento o dello smaltimento dei rifiuti, ad eccezione dell'incenerimento di rifiuti pericolosi non riciclabili? • comporti inefficienze significative, non minimizzate da misure adeguate, nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali quali energia, materiali, metalli, acqua, biomassa, aria e suolo, in qualunque fase del loro ciclo di vita? • causi un danno ambientale significativo e a lungo termine sotto il profilo dell'economia circolare? 	
<input type="checkbox"/> SI	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione negativa</i> e che il tipo di accorgimento deve essere messo in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NO	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione positiva</i> ed eventualmente che tipo di accorgimenti devono essere messi in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NA	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione di non applicabilità</i>
<p>Specificare le motivazioni che hanno determinato l'attribuzione della risposta (obbligatorio): [Argomentare in che modo le tipologie di interventi previsti non determinano un danno significativo alla prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento/ Argomentare in che modo le tipologie di interventi non trovano applicazione sull'obiettivo considerato]</p>	
<p>Elaborato tecnico progettuale da cui è possibile desumere gli accorgimenti tecnici per il rispetto dell'obiettivo DNSH preso in esame in fase di attuazione dell'intervento</p>	



<u>OBIETTIVO DNSH</u>	5) Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo
Matrice ambientale di riferimento: aria/acqua/suolo	
Ci si attende che l'intervento comporti un aumento significativo delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo?	
<input type="checkbox"/> SI	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione negativa</i> e che il tipo di accorgimento deve essere messo in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NO	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione positiva</i> ed eventualmente che tipo di accorgimenti devono essere messi in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NA	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione di non applicabilità</i>
<p>Specificare le motivazioni che hanno determinato l'attribuzione della risposta (obbligatorio): [Argomentare in che modo le tipologie di interventi previsti non determinano un danno significativo alla prevenzione e alla riduzione dell'inquinamento/ Argomentare in che modo le tipologie di interventi non trovano applicazione sull'obiettivo considerato]</p>	
<p>Elaborato tecnico progettuale da cui è possibile desumere gli accorgimenti tecnici per il rispetto dell'obiettivo DNSH preso in esame in fase di attuazione dell'intervento</p>	



<u>OBIETTIVO DNSH</u>	6) Protezione e ripristino della biodiversità e della salute degli eco-sistemi
Matrice ambientale di riferimento: biodiversità	
Ci si attende che l'intervento: <ul style="list-style-type: none"> • nuoccia in misura significativa alla buona condizione e alla resilienza degli ecosistemi? • nuoccia allo stato di conservazione degli habitat e delle specie, compresi quelli di interesse per l'Unione? 	
<input type="checkbox"/> SI	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione negativa</i> e che il tipo di accorgimento deve essere messo in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NO	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione positiva</i> ed eventualmente che tipo di accorgimenti devono essere messi in atto per tutelare le matrici ambientali considerate (accorgimenti tecnici e/o criteri di sostenibilità ambientale)
<input type="checkbox"/> NA	indicare la motivazione che induce ad una <i>valutazione di non applicabilità</i>
Specificare le motivazioni che hanno determinato l'attribuzione della risposta (obbligatorio): <i>[Argomentare in che modo le tipologie di interventi previsti non determinano un danno significativo alla protezione e al ripristino della biodiversità e degli ecosistemi/ Argomentare in che modo le tipologie di interventi non trovano applicazione sull'obiettivo considerato]</i>	
Elaborato tecnico progettuale da cui è possibile desumere gli accorgimenti tecnici per il rispetto dell'obiettivo DNSH preso in esame in fase di attuazione dell'intervento	

Luogo e data

(sottoscritta digitalmente da tecnico competente
in materia ambientale)