

## Trasporti

In coerenza con le indicazioni programmatiche nazionali (Piano Generale dei trasporti e della Logistica, strumento operativo per il Mezzogiorno) e regionali, si interviene puntando ad un significativo ridimensionamento del grave deficit infrastrutturale che caratterizza negativamente l'intera isola, concentrandosi su alcuni interventi prioritari, strettamente connessi, nel contesto dell'intesa Stato-Regione, con la programmazione nazionale.

In particolare si tratta di investire nel completamento della maglia viaria fondamentale, procedere al riequilibrio ferro-gomma (la misura 6.1 è specificamente rivolta al trasporto merci), ottimizzare l'accessibilità ed il governo della mobilità nei maggiori contesti urbani, in particolare attraverso il rafforzamento dei vettori pubblici operanti in sede propria.

Gli obiettivi sono: ricondurre agli standard europei la rete viaria; migliorare la sicurezza (in particolare con lo sviluppo della intermodalità merci); aumentare la velocità degli spostamenti d'area urbana e ridurre l'inquinamento attraverso il rafforzamento delle modalità di trasporto collettive (la misura 6.2 prevede interventi sulla rete di metropolitane leggere di Sassari e Cagliari, gestione "satellitare" delle flotte di Bus, attivazione di sincronie semaforiche, tariffazione integrata, ecc). Ulteriore priorità è la necessità di assicurare efficaci interconnessioni con i sistemi di trasporto esterni all'isola, migliorando quindi la qualità, la sicurezza e la velocità negli spostamenti e riducendo i costi (Misura 6.1).

In attuazione degli indirizzi assunti dall'Intesa Stato-Regione vengono inoltre costantemente aggiornati gli Accordi di Programma Quadro "Viabilità", e "Mobilità", sviluppando un importante momento di coordinamento rispetto alle altre fonti programmatiche (PON Trasporti, Normative di Settore, Legge Obiettivo, Fondi FAS del CIPE, legge 402/94, fondi ex POP 1994-99, legge Obiettivo).

### MISURE P.O.R. DI RIFERIMENTO:

[6.1 Corridoio Plurimodale Sardegna – Continente](#)  
[Consulta i progetti](#)

[6.2 Accessibilità e governo della mobilità entro i maggiori contesti urbani](#)  
[Consulta i progetti](#)

## **Sezione I – Identificazione della misura**

### **I.1. Fondo Strutturale interessato**

FESR

### **I.2. Asse prioritario di riferimento**

Asse VI - Reti e nodi di servizio

### **I.3. Settori classificazione UE**

318 - Trasporti multimodali

312 - Strade

## **Sezione II – Descrizione della misura**

### **II.1. Obiettivi specifici di riferimento**

*OSVI 1.1 - Accessibilità- assicurare i collegamenti necessari per spostarsi velocemente e con sicurezza sul territorio regionale e da questo verso altre aree, garantendo una accorta integrazione tra reti locali, rete nazionale ed internazionale al fine di sostenere la coesione sociale e processi di sviluppo equilibrato dei territori*

*OSVI 1.3 - Intermodalità procedere verso l'integrazione della Regione nella rete del sistema dei trasporti europeo, favorendo l'interconnessione tra le grandi direttrici di traffico e le reti di trasporto locale, e tra le diverse modalità di trasporto*

### **II.2. Descrizione e finalità della misura**

La misura è parte di una strategia di sviluppo più generale, mirata ad un significativo ridimensionamento del grave deficit infrastrutturale già riconosciuto in sede di QCS 1994/999, che tuttora caratterizza negativamente l'intera Regione, rendendo concretamente operativo un primo complesso di interventi prioritari, strettamente connessi alle scelte ed alle priorità assunte dalla programmazione nazionale e regionale nella quale gli strumenti operativi a regia Regionale integrano e completano quelli del livello nazionale.

La misura concorre al ridimensionamento di tale deficit attraverso interventi rivolti:

- al completamento della maglia viaria fondamentale;

- al riequilibrio modale ferro-gomma.

La misura prevede in particolare il finanziamento delle azioni di seguito descritte.

### **Azione 6.1.a - Completamento della maglia viaria fondamentale**

Per quanto riguarda il settore della grande viabilità regionale, coerentemente con le priorità definite dal Piano Regionale dei Trasporti (il cui aggiornamento, approvato con delibera di Giunta regionale n. 12/26 del 16.04.2002 è stato adattato alle indicazioni dello “Strumento Operativo per i Trasporti nel Mezzogiorno” nonché a quelle del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica), gli interventi previsti dalla misura concorrono all’obiettivo della integrazione e della ottimizzazione della intera maglia viaria di collegamento tra i principali sistemi urbani dell’Isola ed i nodi di interscambio con l’esterno, al fine di:

- ricondurre ad uno standard di tipo autostradale l’itinerario Cagliari-Porto Torres/Nuoro/Olbia, ottimizzando l’accessibilità agli snodi portuali e alle principali polarità;
- elevare agli standard medi europei la maglia viaria di valenza regionale, aggredendo il fenomeno del doppio isolamento dei contesti più periferici;
- realizzare alternative infrastrutturali tese ad ottimizzare l’accessibilità dei nodi urbani e degli scali portuali ed aeroportuali.

Alla realizzazione di tale strategia concorrono diverse fonti di finanziamento a livello regionale, nazionale e comunitario, secondo il quadro programmatico ed operativo delineato dall’Accordo di Programma Quadro sulla Viabilità firmato nel 2000 e aggiornato nel luglio 2003. Gli interventi prioritari sono relativi al completamento dei seguenti itinerari:

#### **1) Adeguamento agli standard Europei della Rete viaria fondamentale**

- a) Adeguamento allo standard autostradale dell’itinerario SS 131 - Cagliari-Sassari-Porto Torres<sup>1</sup>.
- b) Completamento dell’itinerario Abbasanta-Nuoro-Olbia (Circonvallazione di Olbia, Lotto 4° e 5° della tratta San Teodoro-Olbia SS131 DCN)<sup>2</sup>.
- c) Completamento con sezione autostradale dell’itinerario Sassari-Aeroporto-Alghero: tratta Bv Olmedo/Aeroporto/Alghero.<sup>1</sup>

#### **2) Adeguamento della Rete di interesse regionale di primo livello**

- a) Completamento dell’itinerario Nuova SS554 - Nuova SS 125 Cagliari-Tortolì (itinerario avviato a realizzazione con i fondi del POP 1994-99 e attualmente in corso di completamento).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Su tale itinerario, di valenza nazionale, gli interventi sono finanziati dal PON Trasporti.

<sup>2</sup> Gli interventi in corso di realizzazione verranno assunti ai fini della rendicontazione del POR.

- b) Itinerario SS 125 - SS 133 bis (Olbia-Arzachena-Palau-S. Teresa di Gallura), destinato a ricongiungersi alla SS 131 DCN Olbia-Nuoro, evitando l'attraversamento del nucleo urbano di Olbia.<sup>2</sup>
- c) Itinerario Sassari-Tempio-Olbia.
- d) Itinerario "Centrale Sardo" SS 197-SS 128-SS198-SS 389 DIR.
- e) Itinerario "Sulcis" Cagliari-Carbonia-Portovesme-Iglesias-Sant'Antioco) SS 130-SS 126.
- f) Nuova SS 554-SS 195 (da Pula-Sarroch-Macchiareddu sino a nuova SS 125).<sup>2</sup>

All'interno di tale quadro programmatico, le risorse del POR e quelle rinvenienti dalla rendicontazione sono state impegnate per finanziare talune tratte, in particolare sugli itinerari di cui ai punti 1b, 2a, 2b, 2f.

Le operazioni finanziate in questa misura sono coerenti con la strategia già definita dalla Strumento Operativo per il Mezzogiorno e dall'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, quale porzione di un disegno strategico più vasto, volto al recupero di condizioni di accessibilità adeguate entro l'intero territorio regionale. Tale quadro, con riguardo alla disponibilità di risorse, è stato puntualmente delineato entro l'Aggiornamento dell'Accordo di Programma Quadro sulla Viabilità, siglato nel luglio 2003.

**Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)**

Coerentemente con gli indirizzi dell'Unione Europea e con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Piano Regionale dei Trasporti pone in evidenza la necessità di completare i centri intermodali di Chilivani e Portotorres e di realizzare strutture volte a sostenere il traffico intermodale presso Cagliari, Olbia, Sardegna Centrale (Borore-Zona industriale di Tossilo-Macomer). Attraverso lo "Studio di fattibilità per il potenziamento del trasporto ferroviario merci in Sardegna" è stato possibile individuare quegli interventi in grado di migliorare e rendere economicamente attraente l'offerta di Trasporto Ferroviario Merci da/per la Penisola.

Infatti questa azione intende realizzare il progetto pilota "Autostrada Viaggiante" che prevede l'utilizzo delle rete ferroviaria attualmente chiusa nelle ore notturne, attrezzando piattaforme intermodali di modesto impegno infrastrutturale, a partire dalle quali potrà svilupparsi il trasbordo su ferrovia di semirimorchi, *containers*, casse mobili, con successivo trasferimento su nave *containers* o Ro-RO (intermodalità ferro-gomma-nave), in corrispondenza sia dei maggiori porti commerciali, quali Cagliari, Olbia/Golfo Aranci, Porto Torres, sia di alcuni terminali interni alla Sardegna, quali Oristano, Borore, Sassari, Carbonia etc. Tale progetto consentirà tra l'altro di far fronte alla gravissima crisi del trasporto merci ferroviario, seguita al ridimensionamento della capacità di traghettamento delle merci su ferrovia.

Il recente completamento dello studio di fattibilità per il potenziamento del trasporto Ferroviario Merci, e specificamente il documento redatto da ItalFerr sullo sviluppo dell'offerta di trasporto ,ha consentito l'individuazione di un processo di crescita per un settore attualmente in gravissima crisi, delineando una proposta di "Progetto Pilota per lo sviluppo delle Intermodalità in Sardegna" ("Autostrada Viaggiante") che riconduce a risorsa una linea ferroviaria attualmente inutilizzata nelle ore notturne.

**Lo studio di fattibilità, approvato dal Nucleo di Valutazione (nota n. 2257 del 22.04.2004), innova sostanzialmente il dettaglio progettuale operativo della pianificazione di settore, riducendo sensibilmente l'impegno economico necessario alla attivazione di ciascuna struttura intermodale, rendendo in tal modo effettivamente raggiungibile quella "Opzione Intermodale" che costituisce indirizzo portante del vigente Piano Regionale dei Trasporti**

### **II.3. Aree territoriali di riferimento e aree prioritarie**

#### ***Azione 6.1.a - Completamento della maglia viaria fondamentale***

La strategia di adeguamento della viabilità non è limitata alla grande Comunicazione Nord-Sud (SS131 e SS131DCN) ma si rivolge al complessivo adeguamento della rete di interesse regionale di primo livello, nella consapevolezza della necessità di abbattere la condizione di "doppia insularità" dei territori dell'interno.

#### ***Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)***

Riguardo alla strategia di potenziamento delle intermodalità sono specificamente interessate le tre principali "Porte di ingresso" della Sardegna (Olbia/Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari) nonché taluni terminali interni alla Sardegna, (Carbonia, Oristano, Sassari, Borore/Sardegna centrale, etc.) ubicati lungo la ferrovia, mirati a estendere alla generalità delle realtà produttive la fruibilità del servizio di "Autostrada Viaggiante".

### **II.4. Soggetti destinatari della misura**

#### ***Azione 6.1.a - Completamento della maglia viaria fondamentale.***

La popolazione residente e fluttuante nel mondo produttivo

#### ***Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)***

Soggetti operanti nel settore della logistica, e dell'intermodalità merci

### **II.5. Beneficiari finali**

#### ***Azione 6.1.a - Completamento della maglia viaria fondamentale***

- Regione Autonoma della Sardegna
- ANAS

- Consorzi Industriali (ASI e ZIR)

#### **Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)**

- Regione Sardegna. Assessorati dei Lavori Pubblici e dei Trasporti
- Consorzi industriali
- Enti locali

### **II.6. Connessioni ed integrazioni con altre misure del POR**

La Misura è coerente con l'obiettivo globale di "creare le condizioni di contesto per lo sviluppo imprenditoriale e la localizzazione di nuove iniziative e per aumentare la competitività dei sistemi economici territoriali..". Il sistema delle infrastrutture stradali e ferroviarie rappresenta infatti una delle tipologie più adatte a concretizzare importanti risultati socioeconomici. La Misura 6.1 è pertanto significativamente interrelata con tutte le altre misure del POR, e in particolare con le Misure 4.4, 4.5, 4.6.

Più in dettaglio, le azioni relative ai centri intermodali e alla ottimizzazione dei collegamenti agli scali portuali sono, inoltre, in evidente correlazione con gli interventi sui nodi urbani (Misura 5.1), e potrebbero anzi, in prospettiva, venir ricomprese entro specifici progetti integrati "d'Area Urbana", in tal caso completandosi con le azioni previste dalla misura 6.2, rivolte alla ottimizzazione del sistemi di mobilità collettiva.

Va inoltre segnalata la correlazione con le misure del Programma Operativo Nazionale Trasporti, che per l'Isola sono rivolte sia all'essenziale obiettivo del completamento della maglia viaria fondamentale, all'adeguamento delle dotazioni portuali ed alla attivazione dei sistemi VTS (Misura 1.3 e Misura 3.1), al potenziamento delle intermodalità (Misura 3.3), all'adeguamento delle strutture aeroportuali (Misure 1.4 e 3.2), alla ottimizzazione dei collegamenti ai nodi aeroportuali (Misure 2.2. e 2.3), all'adeguamento della linea ferroviaria e delle stazioni (Misure 1.1.e 2.1).

### **Sezione III – Procedure di attuazione della misura**

#### **III.1. Amministrazioni responsabili**

- Regione Autonoma della Sardegna - Assessorato dei Lavori Pubblici - Assessorato dei Trasporti

#### **III.2. Responsabile della misura**

- Direttore del Servizio Viabilità dell'Assessorato dei Lavori Pubblici.

Per la parte relativa all'intermodalità il Responsabile di misura opererà secondo le indicazioni del Direttore del Servizio Tecnico dell'Assessorato ai Trasporti

### **III.3. Attività propedeutiche all'attuazione della misura**

Nessuna

### **III.4. Normativa nazionale, regionale e comunitaria di riferimento**

V. Documento di lavoro n. 1.

### **III.5. Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione delle singole azioni e modalità di selezione delle operazioni**

#### ***Azione 6.1.a - Completamento della maglia viaria fondamentale***

Nella misura, che sarà attuata nel rispetto dei criteri e requisiti stabiliti dal QCS e dal POR, le operazioni sono a “**Regia regionale**”.

L'attuazione degli interventi è regolata da apposita Convenzione ANAS-Regione Sarda, stipulata il 23.12.2003, con la quale si è definito il rapporto con l'Ente attuatore, precisando ruoli, responsabilità e strategie. In attuazione di tale convenzione l'appalto delle opere (con la sola eccezione della tangenziale di Olbia, che rientra nella competenza del Consorzio Industriale) viene pertanto effettuato dall'ANAS, nel rispetto della normativa Comunitaria.

#### ***Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)***

L'azione prevede operazioni sia a “**Regia regionale**” sia a “**Titolarietà regionale**”.

La misura, in conformità con la vigente normativa sui Lavori Pubblici, verrà attuata tramite apposita procedura di evidenza pubblica che avrà come oggetto l'appalto integrato delle operazioni, basato sugli studi di fattibilità già sviluppati ai sensi dell'Intesa Stato-Regione.

### **III.6. Criteri di selezione delle operazioni**

#### ***Azione 6.1.a Completamento della maglia viaria fondamentale***

##### **A. Criteri di ammissibilità**

Sostanziale condizione di ammissibilità è l'appartenenza dell'opera alla maglia dei collegamenti di valenza regionale, secondo le indicazioni del Piano Regionale dei Trasporti.

##### **B. Criteri di valutazione**

La valutazione delle operazioni è stata effettuata, in coerenza con la “*Metodologia per la valutazione delle invarianti e delle Priorità di intervento*” approvata dal Comitato di Sorveglianza il 9.7.2002, che prevede una griglia di valutazione fondata sui seguenti criteri:

1. Valenza programmatica.

2. Maturazione progettuale.
3. Funzionalità infrastrutturale (in termini di rapporto costo/efficacia).
4. Abbattimento delle percorrenze.
5. Rapporto Efficacia/Costi.
6. Sicurezza.
7. Pari Opportunità (abbattimento dei tempi delle pendolarità e accessibilità dei servizi; tutela dei portatori di *handicap*).
8. Intermodalità e riduzione dei fenomeni di congestione legati alla concentrazione di traffico pesante.
9. Abbattimento dei fattori inquinanti.
10. Inserimento ambientale e contenimento dell'impatto di cantiere.

Sulla base di tale metodologia per ogni progetto proposto a cofinanziamento andrà dunque predisposta un'apposita relazione tecnica che per ciascuno dei criteri descritti ponga a confronto la situazione "Con" e "Senza" intervento, dimostrando la priorità dell'intervento nonché l'effettiva caratteristica "invariante" del progetto stesso.

**Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)**

**A. Criteri di ammissibilità**

**Periodo 2000-2004**

1. Coerenza con la "*Metodologia per la individuazione delle Invarianti e delle Priorità di intervento nel settore dei Trasporti*" approvata dal Comitato di Sorveglianza il 9.07.2002.
2. Coerenza con la strategia delineata dallo "*Studio di fattibilità per il potenziamento del trasporto ferroviario merci in Sardegna*".
3. Coerenza con il vigente Piano Regionale dei Trasporti.

**Periodo 2005-2008**

1. Coerenza con la strategia delineata dallo "*Studio di fattibilità per il potenziamento del trasporto ferroviario merci in Sardegna*".
2. Coerenza con il vigente Piano Regionale dei Trasporti.

**B. Criteri di Valutazione**

1. Livello di progettazione disponibile.
2. Funzionalità infrastrutturale (in termini di rapporto costo/efficacia, e di completamento funzionale di precedenti interventi).
3. Sostenibilità dei costi di gestione.



4. Domanda Intermodale: capacità di riduzione dei fenomeni di congestione legati alla concentrazione di traffico pesante.
5. Capacità di abbattimento dei fattori inquinanti.
6. Capacità di coinvolgimento di risorse ed operatori privati.

### **III.7. Intensità di aiuto e spese ammissibili**

#### *Intensità di aiuto*

Nessun aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87.1 del Trattato CE.

#### *Spese ammissibili*

Le spese ammissibili sono quelle previste dal Reg. CE 448/04 e dalla normativa nazionale e regionale. La descrizione generale delle tipologie di spesa ammissibili per la misura è riportata nell'Allegato n. 4.

### **III.8. Cronoprogramma delle azioni e della misura**

V. Documento di lavoro n. 1.

## **Sezione IV – Quadro finanziario della misura**

### **IV.1. Piano Finanziario, previsioni e obiettivi di spesa**

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totale
47.771.000	40.300.000	16.080.000	5.943.000	22.202.580	40.185.640	39.090.346	<b>211.572.566</b>

Le previsioni e gli obiettivi di spesa sono riportati nel Documento di lavoro n. 1

### **IV.2. Tassi di partecipazione (%) al finanziamento della misura**

Fondo strutturale: 50% FESR

Fondi nazionali, regionali e locali: 50%

I soggetti pubblici Beneficiari finali delle operazioni possono partecipare al cofinanziamento dei costi ammissibili, a parziale o totale copertura della quota di contributo regionale. Tale cofinanziamento non compare nel Piano finanziario in quanto non stimabile a priori.

Nel caso di operazioni generatrici di entrate nette consistenti, la partecipazione dei Fondi sarà calcolata sulla base dell'articolo 29 del Reg. CE 1260/99, successivamente interpretato nel "Documento per la determinazione della partecipazione dei fondi strutturali negli investimenti generatori di entrate" elaborato dal DPS/SFS

Le informazioni relative alle operazioni generatrici di entrate nette consistenti rientreranno nel nuovo modello di Rapporto Annuale di Esecuzione.

Ove si preveda la partecipazione dei Fondi a un Grande Progetto, come definito all'art. 25 del Reg. CE 1260/99, si opererà in conformità alle disposizioni di cui all'art. 26 del Reg. CE 1260/99.

**IV.3. Previsione (%) di spesa della misura per settori d'attività ( classificazione UE) :**

318 - Trasporti multimodali	1%
312 - Strade	99%

**Sezione V – Valutazione ex ante della misura**

V. Allegato n. 2

## Sezione VI – Indicatori di realizzazione, risultato e impatto

Tipologia di progetto	Sottotipologia di progetto	Budget complessivo (Meuro)	Indicatori di realizzazione (*)	u.m.	Target a fine Programma
<b>Categoria UE: 318. Trasporti multimodali</b>					
38. Trasporti multimodali	2. Connessione multimodale	<b>2,9814</b>	Superficie infrastrutturata	mq	93.785
<b>Categoria UE: 312.1. Strade nazionali</b>					
30. Strade nazionali	1. Rete viaria nazionale	<b>208,5911**</b>	Lunghezza rete	km	18,56
			Interventi	n.	5
			Rete stradale tipo ex III CNR	km	18,56
			Messa in sicurezza (barriere)	km	100
<b>Categoria UE: 312.2. Strade regionali/locali</b>					
31. Strade regionali/locali	1. Rete viaria regionale/locale	<b>208,5911**</b>	Lunghezza rete	km	20,92
			Interventi	n.	7
			Rete stradale tipo ex IV CNR	km	20,92

(\*) In corsivo sono stati descritti gli indicatori locali

(\*\*) Il budget si riferisce complessivamente alle categorie UE 312.1 e 312.2

### *Azione 6.1.a - Completamento della maglia viaria fondamentale*

Indicatore di risultato	u.m.	dato 2000	target 2003	target 2006	Note
Durata percorrenza itinerario SS 125 Cagliari - Tortolì	min.	172	148	145	Dati POP 94-99; tempi percorrenza a 90Km/h
Durata percorrenza itinerario SS 131 dcn Abbasanta -Olbia	min	134,6	134,6	97,4	Tempi percorrenza a 90 Km/h
Riduzione percorrenza SS 131 dcn Abbasanta - Olbia	km	152,7	152,7	146,1	Fonte RAS
SS 131 dcn: incidenti	n.	43	-	35	Fonte ACI-ISTAT

### *Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)*

Indicatore di risultato	u.m.	dato 2000	target 2003	target a fine Programma	Note
Automezzi	tonn		37.307	90.186	

### *Azione 6.1.a - Completamento della maglia viaria fondamentale*

Indicatore di impatto	u.m.	dato 2000	target 2003	target a fine Programma	Note
Flussi veicoli /giorno (estivo) tratta Cagliari - Tortolì	n.	21.200	23.000	32.000	
Presenze turistiche area Ogliastro	n.	450.000	500.000	600.000	

*Azione 6.1.b - Completamento delle azioni per lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma (trasporto merci)*

<b>Indicatore di impatto</b>	<b>u.m.</b>	<b>dato 2000</b>	<b>target 2003</b>	<b>target a fine Programma</b>	<b>Note</b>
Movimento intermodale allo scalo di Olbia-Golfo Aranci Rapporto mezzi intermodali/veicoli pesanti	%	12,43%	6,54%	12,82%	

Gli indicatori ambientali e di pari opportunità sono riportati nell'Allegato n. 5.

**Misura 6.1 - Corridoio plurimodale Sardegna - continente**

Fonte finanziamento	Titolo progetto	Comune	Quota ammessa totale	Impegno beneficiario finale	Pagamento beneficiario finale	Data avvio	Data conclusione
F.E.S.R.	S.S. 554 - LAVORI COMPL. VARIANTE EST. ABITATO CA 10 LOTTO 10 STR.	QUARTU SANT'ELENA	63.221.870,72	63.221.870,72	57.767.398,52	10/09/2001	
F.E.S.R.	S.S. 131 D.C.N. BARRIERA CENTRALE	NUORO	7.300.177,15	7.300.177,15	6.820.476,80	25/07/2006	
F.E.S.R.	S.S. 125 TERTENIA-TORTOLI 2°LOTTO 3°STRALCIO	TERTENIA	12.296.788,89	12.296.788,89	10.725.205,65	13/12/2002	
F.E.S.R.	S.S. 125 TERTENIA-TORTOLI 3°LOTTO 3°STRALCIO	TERTENIA	12.736.135,51	12.649.197,34	7.491.559,63	15/03/2004	
F.E.S.R.	S.S. 125 TERTENIA-TORTOLI 4°LOTTO 1°STRALCIO	TERTENIA	15.945.917,16	15.945.917,16	14.093.648,29	03/07/2003	
F.E.S.R.	S.S. 131 D.C.N. ABBASANTA-OLBIA TRATTA S.SIMONE-S.TEODORO 4°LOTTO	OLBIA	57.926.862,01	57.926.862,01	53.104.910,93	18/09/2001	
F.E.S.R.	S.S. 131 D.C.N. ABBASANTA-OLBIA TRATTA S.SIMONE-S.TEODORO 50 LOTTO	OLBIA	27.795.538,80	27.795.538,80	26.915.513,86	16/10/2001	
F.E.S.R.	S.S. 131 D.C.N. BARRIERA CENTRALE NUORESE	NUORO	8.390.781,58	8.390.781,58	7.888.635,45	19/01/2001	
F.E.S.R.	STRADA TANGENZIALE DI OLBIA 2°LOTTO	OLBIA	4.534.594,97	4.534.594,97	4.534.594,70	15/07/2002	05/05/2004
F.E.S.R.	S.S. 125 SAN PRIAMO-CAPO BOI 1°LOTTO	CAGLIARI	7.776.200,07	7.776.200,07	5.761.871,47	18/12/1997	
F.E.S.R.	S.S. 125 SAN PRIAMO-CAPO BOI 3°LOTTO 2°STRALCIO	CAGLIARI	12.200.726,71	12.200.726,71	12.006.468,51	19/12/1997	
F.E.S.R.	S.S. 125 TERTENIA-TORTOLI 2°LOTTO 2°STRALCIO	TERTENIA	4.086.860,91	4.086.860,91	2.788.460,48	29/04/1999	

## **Sezione I – Identificazione della misura**

### **I.1. Fondo Strutturale interessato**

FESR

### **I.2. Asse prioritario di riferimento**

Asse VI - Reti e nodi di servizio

### **I.3. Settori classificazione UE**

317 - Trasporti urbani

## **Sezione II – Descrizione della misura**

### **II.1. Obiettivi specifici di riferimento**

*OS VI 1.4 - Mobilità - Incentivare il riequilibrio modale soprattutto in ambito urbano, controllare i fenomeni di congestione, garantire la continuità degli spostamenti, rendere fluida la circolazione ed accessibile il territorio, anche urbano, con ciò migliorando la conciliazione tra vita professionale e vita domestica.*

### **II.2. Descrizione e finalità della misura**

La misura, che verrà attuata nel rispetto delle indicazioni di cui al punto 2.4 del POR, relativa alla integrazione del principio di sostenibilità ambientale, ha come ambiti di applicazione i territori delle aree urbane (centri urbani ed hinterland) e in particolar modo di Cagliari e Sassari nelle quali la minimale propensione all'uso del mezzo pubblico ha creato crescenti problemi di congestione, deteriorando la qualità della vita e dell'ambiente urbano. sino ad impattare pesantemente sul ruolo direzionale che le due città svolgono in Sardegna, la prima a livello regionale e la seconda per il nord Sardegna.

L'attuazione della misura, che dovrà coordinarsi col processo, in corso, di riforma e regionalizzazione dei sistemi di trasporto pubblico locale, e particolarmente della rete delle ferrovie in concessione (L 422/1996), si svilupperà nell'arco dell'intero settennio di programmazione dei fondi comunitari ed avrà come soggetti beneficiari sia le aziende di trasporto operanti nel settore delle Ferrovie, sia quelle operanti nel settore del trasporto pubblico urbano.

Va peraltro sottolineato come l'attuazione del programma di interventi si sia avvalsa di operazioni, avviate nel precedente periodo programmatico, già dotate di significative coperture finanziarie definite in precedenti periodi di programmazione (rinvenienze POP 1994-99), ovvero di altre fonti nazionali (L 211/1992, L 910/1986) e regionali (L 402/1994), coerenti con la strategia del QCS, del POR e del PRT.

Tali interventi, dell'ammontare complessivo superiore ai 60 milioni di euro, hanno consentito di dare attuazione alla misura con operazioni significative sia nell'area urbana di Sassari (il 1° lotto della metropolitana leggera, in corso di realizzazione; l'estensione della linea ai quartieri periferici di Li Punti e Sant'Orsola, tuttora in corso di progettazione) sia nell'area urbana di Cagliari, ove sono in corso i lavori del primo lotto della metropolitana leggera, avviati grazie al concorso di fonti nazionali e regionali (L 211/1992; L 910/1986; L 402/1994).

Ai fini di una ottimizzazione della nuova offerta di mobilità, e di non interferenza/sovrapposizione tra i diversi vettori, l'Assessorato dei Trasporti, in parallelo alla realizzazione degli interventi, dovrà curare, d'intesa con i responsabili Comunali ed i vettori interessati, la predisposizione di un *Piano Organico* che preveda la gerarchizzazione ed il coordinamento dei vettori operanti nel contesto delle aree metropolitane di Cagliari e Sassari, con integrazioni orarie e tariffarie.

I relativi indirizzi operativi potranno essere oggetto di specifico approfondimento da parte del Gruppo Regionale Trasporti, che sarà costituito in attuazione della specifica previsione POR.

Le operazioni finanziate dalla misura nel periodo 2000-2003 riguardano:

- per l'Area Metropolitana di Sassari:
  - realizzazione del 1° lotto della Metropolitana leggera;
  - viabilità di collegamento al centro intermodale ;
- per l'Area Metropolitana di Cagliari:
  - piattaforma telematica per la gestione della mobilità;
  - realizzazione del 1° lotto della Metropolitana leggera;.

Per quanto concerne il periodo 2003-2006, la misura prevede la realizzazione :

- per l'Area Metropolitana di Cagliari:
  - estensione del progetto di piattaforma telematica per la gestione della mobilità;
  - prosecuzione, sino al Policlinico ed alla Nuova Università, dei lavori attualmente in corso sulla tratta di Metropolitana leggera "Piazza Repubblica-Monserrato";
- per l'Area Metropolitana di Sassari:
  - realizzazione di ulteriori tratte della Metropolitana leggera (favorendo l'estensione della linea sino ai quartieri periferici di Sant'Orsola e Li Punti);

- per l'intero territorio regionale:
  - realizzazione di ulteriori lotti di metropolitana leggera;
  - centri intermodali e stazioni di scambio passeggeri.

La misura prevede pertanto il finanziamento di interventi volti allo sviluppo ed alla innovazione dei sistemi di trasporto pubblico urbano e metropolitano, ed in particolare:

- a) trasformazione dei sistemi di trasporto di massa esistenti in sistemi di tramvia veloce;
- b) assegnazione di frequenze metropolitane, variazioni e rettifiche di rete, ubicazione nuove fermate su tratte ferroviarie esistenti, con riferimento a quelle a maggiore valenza urbana (centro capoluogo ed hinterland);
- c) realizzazione di nuove linee a bassa emissione di inquinanti (tramviarie e/o filoviarie);
- d) attivazione di sistemi di priorità semaforica in favore del trasporto pubblico;
- e) stazioni intermodali passeggeri (parcheggi di scambio ed eventuale viabilità di collegamento);
- f) sistemi di controllo e gestione a distanza della rete e dei flussi di traffico;
- g) sistemi di controllo dell'inquinamento urbano;

### **II.3. Aree territoriali di riferimento e aree prioritarie**

Aree urbane (centri urbani ed hinterland) di Cagliari e Sassari.

Rete delle ferrovie in concessione: Sassari-Sorso-Alghero, Cagliari-Monserrato-Settimo-Dolianova

### **II.4. Soggetti destinatari della misura**

Cittadini e imprese operanti nelle aree urbane.

### **II.5. Beneficiari finali**

- Regione Sardegna – Assessorato dei Trasporti.
- Enti locali.
- Aziende di trasporto operanti nel settore delle ferrovie e del trasporto pubblico urbano di Cagliari e Sassari selezionate, ove non concessionarie di servizio pubblico esclusivo, tramite procedura di evidenza pubblica.

### **II.6. Connessioni ed integrazioni con altre misure del POR**

La misura é strettamente connessa agli obiettivi della Misura 5.1, con riferimento alla:

- ottimizzazione dell'accessibilità ai principali poli di servizio
- riduzione dell'inquinamento prodotto dal traffico veicolare.



È inoltre strettamente correlata all'obiettivo di riduzione dell'inquinamento da traffico urbano (Misura 1.7 "Monitoraggio ambientale")

### **Sezione III – Procedure di attuazione della misura**

#### **III.1. Amministrazioni responsabili**

- Regione Autonoma della Sardegna – Assessorato dei Trasporti

#### **III.2. Responsabile della misura**

- Direttore del servizio tecnico dell'Assessorato dei Trasporti

#### **III.3. Attività propedeutiche all'attuazione della misura**

Nessuna.

#### **III.4. Normativa nazionale, regionale e comunitaria di riferimento**

V. Documento di lavoro n. 1.

#### **III.5. Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione delle singole azioni e modalità di selezione delle operazioni**

La misura verrà attuata a "Regia regionale" e "Titolarità regionale".

Con delibera di Giunta n. 28/26 del 16.06.2004, la Regione, sulla base di apposito bando, ha completato la procedura di selezione delle proposte di finanziamento della Misura 6.2, quadriennio 2002-2006, per un importo complessivo pari a euro 120.15.629,94, recependo le conclusioni della Commissione tecnica specificamente nominata, selezionando secondo una scala di merito una serie di interventi attinenti all'ammodernamento dei sistemi di trasporto pubblico entro i contesti metropolitani di Cagliari e Sassari.

A partire dal gennaio 2005, gli interventi previsti seguiranno il seguente iter:

1. Provvedimenti amministrativi a favore dei beneficiari finali (1 mese).
2. Predisposizione dei progetti esecutivi (6 mesi).
3. Istruttoria ed approvazioni dei progetti (comprese eventuali conferenze di servizi) (3 mesi).
4. Procedure d'appalto (9 mesi).
5. Consegna dei lavori (1 mese).
6. Esecuzione dei lavori (da 12 a 36 mesi).
7. Collaudo (1 mese).
8. Fine prestazioni e attività (1 mese).

### **III.6. Criteri di selezione delle operazioni**

#### **A. Criteri di ammissibilità**

L'ammissibilità degli interventi è strettamente legata alla coerenza con gli indirizzi e gli obiettivi assunti dalla misura, secondo la procedura di selezione avviata con la pubblicazione di apposito bando in data 21.08.2003, e completata con Delibera di Giunta 28/26 del 16.06.2004, con la quale l'Amministrazione ha fatto proprie le conclusioni della Commissione tecnica appositamente nominata.

#### **B. Criteri di valutazione**

I criteri e le modalità di selezione delle operazioni hanno tenuto conto degli obiettivi indicati nella misura nel POR e dell'obiettivo globale dell'asse nel QCS, secondo la "Metodologia per la valutazione delle Invarianti e delle Priorità di intervento nel settore dei Trasporti" assunta dall'Amministrazione, a partire da una griglia valutativa fondata sui criteri

1. della valenza programmatica,
2. della cantierabilità,
3. della funzionalità infrastrutturale,
4. dell'abbattimento delle percorrenze,
5. del rapporto efficacia/costi,
6. della Sicurezza,
7. delle pari opportunità (abbattimento dei tempi delle pendolarità ed accessibilità dei servizi),
8. delle intermodalità,
9. della tutela dei Portatori di handicap (pari opportunità/pari accessibilità),
10. dell'abbattimento dei fattori inquinanti e della riduzione dei fenomeni di congestione,
11. dell'inserimento ambientale e del contenimento dell'impatto di cantiere.

La selezione effettuata ha pertanto condotto alla assegnazione di un punteggio a ciascun intervento, e alla individuazione di una scala di priorità a partire dalla quale dovrà quindi svilupparsi l'attuazione della misura.

### **III.7. Intensità di aiuto e spese ammissibili**

#### *Intensità di aiuto*

Nessun aiuto di Stato ai sensi dell'art. 87.1 del Trattato CE.

#### *Spese ammissibili*

Le spese ammissibili sono quelle previste dal Reg. CE 448/2004 e dalla normativa nazionale e regionale. La descrizione generale delle tipologie di spesa ammissibili per la misura è riportata nell'Allegato n. 4 che, con riguardo all'acquisto del materiale rotabile, viene integrato come segue:

“il materiale rotabile, acquisito nell’ambito del progetto cofinanziato e utilizzato unicamente all’interno del territorio regionale.

L’acquisto del materiale rotabile potrà avvenire nel rispetto delle seguenti condizioni:

- il materiale deve essere parte minoritaria inclusa in un più ampio intervento strutturale di realizzazione o sostanziale miglioramento di sistemi di trasporto rapido di massa;
- il materiale deve essere utilizzato solo allo scopo del previsto dal progetto approvato;
- il beneficiario finale, sotto la supervisione dell’A.d.G., deve fornire un’assicurazione scritta che le predette condizioni saranno rispettate;
- nel caso di mancato rispetto di tali condizioni il contributo deve essere restituito dal beneficiario;
- i costi operativi restano inammissibili”.

### **III.8. Cronoprogramma delle azioni e della misura**

V. Documento di lavoro n. 1

## **Sezione IV – Quadro finanziario della misura**

### **IV.1. Piano Finanziario, previsioni e obiettivi di spesa**

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Totale
124.000	1.964.000	21.786.000	46.459.000	4.918.434	0	0	<b>75.251.434</b>

Le previsioni e gli obiettivi di spesa sono riportati nel Documento di lavoro n. 1

### **IV.2. Tassi di partecipazione (%) al finanziamento della misura**

Fondo strutturale: 50% FESR

Fondi nazionali, regionali e locali: 50%

I soggetti pubblici Beneficiari finali delle operazioni possono partecipare al cofinanziamento dei costi ammissibili, a parziale o totale copertura della quota di contributo regionale. Tale cofinanziamento non compare nel Piano finanziario in quanto non stimabile a priori.

Nel caso di operazioni generatrici di entrate nette consistenti, la partecipazione dei Fondi sarà calcolata sulla base dell’articolo 29 del Reg. CE 1260/1999, successivamente interpretato nel “Documento per la determinazione della partecipazione dei fondi strutturali negli investimenti generatori di entrate” elaborato dal DPS/SFS.

Le informazioni relative alle operazioni generatrici di entrate nette consistenti rientreranno nel nuovo modello di Rapporto Annuale di Esecuzione.

Ove si preveda la partecipazione dei Fondi a un Grande Progetto, come definito all'art. 25 del Reg. CE 1260/1999, si opererà in conformità alle disposizioni di cui all'art. 26 del Reg. CE 1260/1999.

#### **IV.3. Previsione (%) di spesa della misura per settori d'attività (classificazione UE)**

317 – Trasporti urbani 100%

#### **Sezione V – Valutazione ex ante della misura**

V. Allegato n. 2.

#### **Sezione VI – Indicatori di realizzazione, risultato e impatto**

Tipologia di progetto	Sottotipologia di progetto	Budget complessivo (Meuro)	Indicatori di realizzazione (*)	um	Target al 30.06.2003	Target a fine Programma
<b>Categoria UE: 317. Trasporti urbani</b>						
37. Trasporti urbani	2. Mezzi e attrezzature di superficie	75,2514	Interventi	n.	2	6
			Popolazione utente di riferimento	n.	400.000	400.000
			Lunghezza (rete metropolitana)	km	3	10
			Superficie (parcheggi)	m <sup>2</sup>	-	12.000
			<i>Parcheggi di scambio (posti auto)</i>	n.	-	800
			<i>Mezzi di superficie</i>	n.	4	10
			<i>Capacità mezzi (posti)</i>	n.	800	2.800

(\*) *In corsivo sono stati descritti gli indicatori locali*

Indicatore di risultato	u.m.	dato 2000	target 2003	target a fine Programma	note
Utenti trasportati su metropolitana leggera CA e SS	pass./anno			3.259.000	
Velocità commerciale servizi di trasporto pubblico urbano	km/h	9	9	22	Su nuovi servizi di metropolitana CA e SS

Indicatore di impatto	u.m.	dato 2000	target 2003	target a fine Programma	note
Incremento utenza trasporto pubblico CTM Cagliari	%	0	0	15	Dato 2001 da censimento, quando disponibile
Domanda potenziale sottratta all'auto privata a seguito dell'entrata in esercizio delle metropolitane di CA e SS	%	0	0	20	Fonte: ISTAT, indagine multiscopo

Riduzione emissioni gassose e rumori in area urbana	%	0	0	30	Fonte: ISTAT, indagine multiscope
---	---	---	---	----	-----------------------------------

Gli indicatori ambientali e di pari opportunità sono riportati nell'Allegato n. 5.

**Misura 6.2 - Accessibilità e governo della mobilità entro i maggiori contesti urbani**

Fonte finanziamento	Titolo progetto	Comune	Quota ammessa totale	Impegno beneficiario finale	Pagamento beneficiario finale	Data avvio	Data conclusione
F.E.S.R.	COMPOSIZIONE DI TRE TRAM PER LA METROPOLITANA LEGGERA DI CAGLIARI	CAGLIARI	7.223.000,00	7.198.636,66	7.198.636,66		
F.E.S.R.	03 INTEGRAZIONE E SVILUPPO TECNOLOGICO DEI SISTEMI DI CONTROLLO DELLA MOBILITÀ	CAGLIARI	9.873.370,00	9.200.557,84	9.200.577,84	10/02/2006	31/12/2008
F.E.S.R.	PIT SS1-VIABILITÀ DI ACCESSO AL CENTRO INTERMODALE DI VIA XXV APRILE	SASSARI	3.100.000,00	2.911.032,13	2.911.032,13	11/07/2005	31/12/2008
F.E.S.R.	SMART - MONITORAGGIO TRAFFICO	CAGLIARI	2.027.500,00	1.900.448,83	1.900.448,83	03/09/2008	31/12/2008
F.E.S.R.	001 METROPOLITANA DI SASSARI -LINEA 1	SASSARI	23.419.917,57	21.381.028,19	21.381.028,19	09/03/1999	31/12/2008
F.E.S.R.	002 METROPOLITANA LEGGERA DI CAGLIARI	CAGLIARI	36.988.670,00	33.190.123,05	33.190.123,05	01/06/2004	31/12/2008