

**P.O.R. PUGLIA FESR – FSE 2014 – 2020 – ASSE IV – AZIONE 4.4**

**SMART GO CITY - AVVISO PUBBLICO DI SELEZIONE DI INTERVENTI FINALIZZATI AL RINNOVO DEL PARCO  
AUTOMOBILISTICO DEL TPL URBANO**

**VERBALE N. 12–VALUTAZIONE TECNICA DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE - PROPOSTA CANDIDATA: COMUNE DI BARI**

Il giorno 30 maggio 2019, alle ore 16.00 presso la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL della Regione Puglia sita a Bari (BA) alla via Gentile n. 52, si è proceduta alla ripresa dei lavori della Commissione di valutazione ex art. 8, comma 7 dell'avviso pubblico al fine di procedere alla valutazione della proposta candidata dal Comune di Bari.

Sono presenti i seguenti dipendenti regionali:

- l'Ing. Irene di Tria, Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, in qualità di presidente;
- l'Ing. Domenico Lovascio, funzionario A.P. incardinato presso la Sezione Ciclo Rifiuti e Bonifiche del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, in qualità di componente;
- il sig. Angelo Battista, dipendente incardinato presso la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, in qualità di componente;
- il sig. Antonio Di Tommaso, dipendente incardinato presso la Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, in qualità segretario verbalizzante.

In questa sede la Commissione, preso atto che la proposta ha superato la fase di verifica dell'ammissibilità formale, ha proceduto, in coerenza con quanto stabilito all'art. 8, comma 6 dell'avviso pubblico, alla valutazione tecnica e sostenibilità ambientale della proposta.

Dalla lettura della documentazione trasmessa la Commissione ha rilevato che nella "Relazione tecnica – illustrativa" ( All. A.2) alla domanda di finanziamento, risultano menzionate le seguenti caratteristiche "*sistema blocco movimentazione veicolo con porte aperte*" e "*specchietti retrovisori per garantire la massima visibilità degli angoli ciechi*" e che tali caratteristiche non sono tuttavia riportate con le stesse modalità nel Capitolato speciale d'appalto allegato all'istanza.

Pertanto, la Commissione stabilisce di valutare la proposta ammissibile al finanziamento, prescrivendo che le suddette caratteristiche dovranno essere descritte alla stregua della Relazione all'interno del Capitolato speciale d'appalto, così come seguenti previste all'art. 3 dell'Avviso pubblico e riportato di seguito :

1. *sistema blocco movimentazione veicolo con porte aperte*
2. *specchietti/ retrovisori per garantire la massima visibilità degli angoli ciechi della zona immediatamente circostante il veicolo*

La Commissione concorda che il Comune dovrà adempiere a quanto sopra riportato e trasmettere alla Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL il Capitolato speciale d'appalto prima dell'avvio delle procedure di gara, demandando al Responsabile del Procedimento i successivi adempimenti da porre in essere.


Si dà atto che tutte le decisioni prese dalla Commissione sono state assunte all'unanimità.

Sono parti integranti del presente verbale: la scheda di valutazione concernente la verifica di ammissibilità sostanziale e la scheda concernente la fase di valutazione tecnica e di sostenibilità ambientale.

La Commissione conclude i propri lavori alle ore 16.35

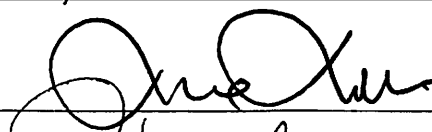
**Il Presidente di Commissione**

Ing. Irene di Tria

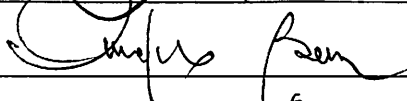


**I componenti di Commissione**

Ing. Domenico Lovascio

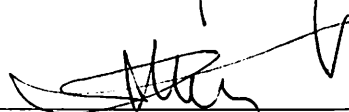


Angelo Battista



**Il Segretario verbalizzante**

Antonio Di Tommaso



## VALUTAZIONE E SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

COMUNE CANDIDATO: BARI

| CRITERIO   |   | SUB-CRITERIO   |   | PUNTEGGIO MASSIMO PER VOCE | PUNTEGGIO TOTALE PER CRITERIO |
|--|---|--|---|----------------------------|-------------------------------|
| VALUTAZIONE  | A. Qualità della progettazione, anche in riferimento alle nuove tecnologie  | Quota di cofinanziamento   |   |                            | 30                            |
|  |   | A.1  | Nessuna percentuale di cofinanziamento  | 0                          |                               |
|  |   | A.2  | Percentuale di cofinanziamento fino al 10%  | 0                          |                               |
|  |   | A.3  | Percentuale di cofinanziamento oltre il 10% e fino al 15%   | 0                          |                               |
|  |   | A.4  | Percentuale di cofinanziamento oltre il 15%   | 0                          |                               |
|  |   | Grado di dettaglio della progettazione   |   |                            |                               |
|  |   | A.5  | Definizione ed illustrazione delle finalità dell'intervento ed esplicazione dei risultati attesi dalla sua realizzazione non sufficientemente esaustive | 0                          |                               |
|  |   | A.6  | Definizione ed illustrazione delle finalità dell'intervento ed esplicazione dei risultati attesi dalla sua realizzazione sufficientemente esaustive     | 0                          |                               |
|  |   | A.7  | Definizione ed illustrazione delle finalità dell'intervento ed esplicazione dei risultati attesi dalla sua realizzazione pienamente esaustive           | 15                         |                               |
|  |   | Grado di innovazione tecnologica (utilizzo di nuove tecnologie) della proposta progettuale in un'ottica di integrazione con i sistemi di trasporto intelligenti (ITS – Intelligent Transport System) |   |                            |                               |
|  | A.8   | Basso grado di innovazione   | 0   |                            |                               |
|  | A.9   | Medio grado di innovazione   | 0   |                            |                               |
|  | A.10  | Alto grado di innovazione  | 15  |                            |                               |
|  | B. Grado di soddisfacimento della mobilità e del riequilibrio tra trasporto pubblico e privato  | Grado di soddisfacimento rispetto ad una domanda di servizio più efficiente  |   |                            | 20                            |
| B.1  |   | Basso grado di soddisfacimento   | 0   |                            |                               |
| B.2  |   | Adeguate grado di soddisfacimento  | 12  |                            |                               |
| B.3  |   | Elevato grado di soddisfacimento   | 0   |                            |                               |
| Soluzioni progettuali adottate al fine di garantire l'inclusione sociale |   |  |   |                            |                               |
| B.4  |   | Soluzioni progettuali a basso livello di inclusione sociale  | 0   |                            |                               |
| B.5  |   | Soluzioni progettuali a medio livello di inclusione sociale  | 8   |                            |                               |
| B.6  | Soluzioni progettuali ad alto livello di inclusione sociale   | 0  |   |                            |                               |
| C. Integrazione tra il contesto territoriale e trasportistico            | Livello di integrazione della proposta nel contesto territoriale  |  |   | 15                         |                               |
|  | C.1   | Basso livello di integrazione della proposta progettuale nel contesto territoriale di riferimento  | 0   |                            |                               |
|  | C.2   | Medio livello di integrazione della proposta progettuale nel contesto territoriale di riferimento  | 0   |                            |                               |
|  | C.3   | Alto livello di integrazione della proposta progettuale nel contesto territoriale di riferimento   | 15  |                            |                               |
| SOSTENIBILITA' AMBIENTALE  | D. Nelle operazioni di rinnovo del materiale rotabile e dell'armamento ferroviario, prediligere per i nuovi componenti l'uso di materiali sostenibili (materiali riciclati/recuperati, materiali riciclabili e smontabili, materiali dotati di marchi di qualità ecologica riconosciuti, ecc..) e l'abbattimento delle emissioni di atmosfera | Materiali eco-compatibili  |   |                            | 0                             |
|  |   | D.1  | Soluzioni progettuali che non prevedono l'utilizzo di materiali eco-compatibili   | 0                          |                               |
|  |   | D.2  | Soluzioni progettuali che prevedono un utilizzo medio di materiali eco-compatibili  | 0                          |                               |
|  |   | D.3  | Soluzioni progettuali che prevedono un elevato utilizzo di materiali eco-compatibili  | 0                          |                               |
| TOTALE A+B+C+D   |   |  |   | 65                         |                               |

## NOTE

Il Presidente di commissione

Ing. Irene di Tria

I componenti della Commissione

Ing. Domenico Lovascio

Angelo Battista

Il Segretario

Antonio Di Tommaso