

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 28 dicembre 2017, n. 2329

Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020. Delibera CIPE 54/2016 - Asse Tematico B - Interventi nel settore ferroviario – Linea di Azione “Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia” – Intervento “Potenziamento della linea Altamura-Matera”. Approvazione Convenzione e Allegato 1.

L'Assessore ai Trasporti dott. Antonio Nunziante, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Sezione Infrastrutture per la Mobilità, confermata dal Direttore del Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio, riferisce quanto segue:

Premessa

L'art. 4 del decreto legislativo n. 88 del 31 maggio 2011 ha disposto che il Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge di stabilità 2003) sia denominato Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) e sia finalizzato a finanziare gli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese.

La gestione del predetto Fondo è attribuita ai sensi del D.L. n. 78/2010, al Presidente del Consiglio dei Ministri, che a tale scopo si avvale del Dipartimento per le Politiche di Coesione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

La legge 23 dicembre 2014, n.190 (legge di stabilità 2015) all'art. 1, comma 703, detta disposizioni per l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione assegnate per il periodo di programmazione 2014-2020 prevedendo che:

- 1) l'Autorità politica per la coesione individui le aree tematiche nazionali e i relativi obiettivi strategici;
- 2) il CIPE con propria delibera ripartisca tra le predette aree tematiche nazionali la dotazione del Fondo medesimo;
- 3) siano definiti dalla Cabina di Regia, composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle regioni e province autonome di Trento e Bolzano, i piani operativi da sottoporre al CIPE per la relativa approvazione.

L'Autorità politica per la coesione che esercita, ai sensi del DPCM 25 febbraio 2016, funzioni di coordinamento, indirizzo, promozione di iniziative, anche normative, vigilanza e verifica relativamente alla materia delle politiche per la coesione territoriale, ha individuato e proposto al CIPE sei aree tematiche di interesse del FSC, fra cui è prevista l'area tematica Infrastrutture.

Considerato che

Con Delibera n. 25 del 10 agosto 2016, il CIPE ha ripartito la dotazione del Fondo, pari a 38.716,10 milioni di euro, tra le sei aree tematiche, secondo una chiave di riparto tra le due macro aree territoriali Mezzogiorno-CentroNord rispettivamente pari all'80% e al 20%.

Come si evince dall'allegato alla predetta Delibera CIPE 25/2016, 11.500 milioni di euro sono stati destinati al piano operativo relativo all'Area 1 Infrastrutture.

Il CIPE, con Delibera n. 54 del 1° Dicembre 2016, ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-

2020 adottato, ai sensi della legge 190/2014, dalla Cabina di Regia istituita con DPCM del 25 febbraio 2016, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Detto Piano Operativo ha come obiettivo strategico quello di migliorare la rete stradale e ferroviaria, favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa superando le strozzature nella rete con particolare riferimento alla mobilità da e verso i nodi, quello di migliorare la mobilità nelle aree urbane e provvedere alla messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale per una mobilità sicura e sostenibile, nonché quello di migliorare la sicurezza delle dighe.

La dotazione finanziaria del Piano, come previsto dalla sopracitata delibera CIPE 25/2016, è pari a 11.500 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014/2020.

Il medesimo Piano Operativo è ripartito in sei Assi di Intervento (A - Interventi stradali; B - Interventi nel settore ferroviario; C - Interventi per il trasporto urbano e metropolitano; D - Messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente; E - Altri interventi; F - Rinnovo materiale trasporto pubblico locale - Piano sicurezza ferroviaria).

Nell'ambito dell'Asse di Intervento B "Interventi nel settore ferroviario", alla Linea di Azione 2 "Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia" sono a disposizione risorse finanziarie pari a 1.369,10 milioni di euro.

Risultati attesi sono: il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto delle merci, concentrandosi prioritariamente, a livello nazionale, sul completamento della rete centrale europea, a partire dai collegamenti alla rete TEN-T dei principali nodi urbani e produttivi.

Il Piano Operativo Infrastrutture in argomento ha assegnato alla Regione Puglia, per la finalità di cui al punto precedente, l'importo di 95,00 milioni di euro di cui 44,00 milioni destinati all'intervento denominato "Potenziamento della linea Altamura-Matera", 26,00 milioni di euro destinati all'intervento "Elettrificazione Barletta-Canosa" e 25,00 milioni di euro destinati all'intervento "Raccordo ferroviario nuova stazione elementare Brindisi Intermodale_direzione nord".

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. RU U.0007334 del 25.10.2017 ha richiesto alla Regione Puglia la compilazione dello schema di Convenzione e della scheda Allegato 1 al Piano Operativo di Intervento del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 – Dati riferiti all'intervento "Potenziamento della linea Altamura-Matera" che costituisce parte integrante della Convenzione medesima.

La Regione Puglia con nota AOO_148/2137 del 27.12.2017 ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti l'Allegato 1, inviato dalla Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. in pari data e contenente:

- Descrizione degli interventi
- Schemi planimetrici
- Indicazione delle risorse utilizzate per la realizzazione dell'intervento
- Cronoprogramma
- Fabbisogno finanziario annuale

Al fine di assicurare il sollecito utilizzo delle risorse disponibili, sarà sottoscritta una Convenzione tra il Ministero, la Regione e la Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. in qualità di soggetto gestore dell'infrastruttura ferroviaria interessata dall'intervento.

Detta Convenzione disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione dell'intervento previsto.

Alla luce di quanto esposto si propone alla Giunta regionale:

- di prendere atto che il Piano Operativo Infrastrutture, Asse B "Interventi nel settore ferroviario", Linea di Azione 2 "Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti,

- riducendo strozzature e colli di bottiglia” ha assegnato alla Regione Puglia l’importo di euro 44,00 milioni destinato all’intervento denominato “Potenziamento della linea Altamura-Matera”;
- di approvare la Convenzione, allegata al presente atto e che ne costituisce parte integrante, la quale sarà sottoscritta tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Puglia e la Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., quale soggetto gestore dell’infrastruttura ferroviaria interessata dall’intervento;
 - di approvare l’Allegato 1 al Piano Operativo di Intervento del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 – Dati riferiti all’intervento “Potenziamento della linea Altamura-Matera” che costituisce parte integrante della Convenzione;
 - di delegare alla sottoscrizione della Convenzione di cui sopra il Presidente della Giunta regionale o suo delegato.

Visto

- il Piano Operativo Infrastrutture, approvato con Delibera n. 54 del 1° Dicembre 2016;
- la scheda Allegato 1 al Piano Operativo di Intervento del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 – Dati riferiti all’intervento “Potenziamento della linea Altamura-Matera” trasmessa dalla Regione Puglia al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- la Convenzione per la realizzazione dell’intervento “Potenziamento della linea Altamura-Matera” finanziato con risorse dell’Asse Tematico B.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI ALLA L.R. 28/01 e ss.mm.ii. e al D. LGS. 118/2011

La presente Deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria, sia di entrata che di spesa, e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del Bilancio regionale.

L’Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie, come innanzi illustrate, propone l’adozione del conseguente atto finale di competenza della Giunta ai sensi dell’art. 4, comma 4, lett. d), e) della L.R. 7/97

LA GIUNTA

- udita la relazione e la conseguente proposta dell’Assessore ai Trasporti;
- vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, che ne attesta la conformità alla legislazione vigente;
- a voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge

DELIBERA

1. *di fare propria* la relazione dell’Assessore ai Trasporti dott. Antonio Nunziante, che qui si intende integralmente riportata;
2. *di prendere atto* che il Piano Operativo Infrastrutture, approvato con Delibera n. 54 del 1° Dicembre 2016, nell’ambito dell’Asse B – “Interventi nel settore ferroviario”, ha assegnato alla Regione Puglia l’importo di euro 44,00 milioni destinato all’intervento denominato “Potenziamento della linea Altamura-Matera”;
3. *di approvare* la Convenzione, allegata al presente atto e che ne costituisce parte integrante, la quale sarà sottoscritta tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Puglia e la Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., quale soggetto gestore dell’infrastruttura ferroviaria interessata dall’intervento;
4. *di approvare* l’Allegato 1 al Piano Operativo di Intervento del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 – Dati riferiti all’intervento “Potenziamento della linea Altamura-Matera” che costituisce parte integrante della presente Convenzione;
5. *di delegare* alla sottoscrizione della Convenzione di cui sopra il Presidente della Giunta regionale o suo delegato;
6. *di notificare*, a cura della Sezione proponente, il presente provvedimento alla Società Ferrovie Appulo

Lucane S.r.l.;

7. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul sito istituzionale e sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
CARMELA MORETTI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO AD IMPIANTI FISSI E IL
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

CONVENZIONE

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E

LA REGIONE PUGLIA

E

IL SOGGETTO ATTUATORE FERROVIE APPULO LUCANE S.R.L.



REGOLANTE IL FINANZIAMENTO PER ASSICURARE la realizzazione degli interventi nel settore ferroviario (Asse Tematico B –Linea Azione “Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia”), nell’ambito del Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, a valere sulle risorse di quest’ultimo, ai sensi della legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 703, e della Delibera CIPE del 10 agosto 2016n. 25, nonché della Delibera CIPE 1 dicembre 2016, n.54

Two handwritten signatures in blue ink, one on the left and one on the right, located at the bottom right of the page.

PREMESSO

- che l'art. 4 del decreto legislativo 31 maggio 2011 n. 88 ha disposto che il Fondo per le aree sottoutilizzate (FAS) di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge di stabilità 2003) sia denominato Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) e sia finalizzato a finanziare gli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale rivolti al riequilibrio economico e sociale tra le diverse aree del Paese;
- che la gestione del predetto Fondo è attribuita ai sensi del D.L. n. 78/2010, al Presidente del Consiglio dei Ministri che a tale scopo si avvale del Dipartimento per le Politiche di Coesione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- che la legge 23 dicembre 2014, n. 190 (legge di stabilità 2015) all'art. 1, comma 703, detta disposizioni per l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione assegnate per il periodo di programmazione 2014-2020 prevedendo che:
 - 1) l'Autorità politica per la coesione individui le aree tematiche nazionali e i relativi obiettivi strategici;
 - 2) il CIPE con propria delibera ripartisca tra le predette aree tematiche nazionali la dotazione del Fondo medesimo;
 - 3) siano definiti dalla Cabina di Regia, composta da rappresentanti delle amministrazioni interessate e delle regioni e province autonome di Trento e Bolzano, i piani operativi da sottoporre al CIPE per la relativa approvazione;
- che l'Autorità politica per la coesione che esercita, ai sensi del DPCM 25 febbraio 2016 funzioni di coordinamento, indirizzo promozione di iniziative, anche normative, vigilanza e verifica relativamente alla materia delle politiche per la coesione territoriale, ha individuato e proposto al CIPE sei aree tematiche di interesse del FSC, fra cui è prevista l'area tematica Infrastrutture;
- che con Delibera del 10 agosto 2016, n. 25, il CIPE ha ripartito la dotazione del Fondo, pari a 38.716,10 milioni di euro, tra le sei aree tematiche, secondo una chiave di riparto tra le due macro aree territoriali Mezzogiorno-Centrionord rispettivamente pari all'80% e al 20%;
- che, come si evince dall'allegato alla predetta delibera CIPE 25/2016, 11.500 milioni di euro sono stati destinati al piano operativo relativo all'Area I Infrastrutture;
- che il CIPE con delibera del 1° dicembre 2016 n. 54 ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 adottato, ai sensi della legge n. 190/2014, dalla Cabina di Regia istituita con DPCM del 25 febbraio 2016, su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- che detto Piano Operativo ha come obiettivo strategico quello di migliorare la rete stradale e ferroviaria favorendo l'accessibilità ai territori e all'Europa superando le strozzature nella rete con particolare riferimento alla mobilità da e verso i nodi nonché alla mobilità nelle aree urbane e provvedere alla messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale per una mobilità sicura e sostenibile nonché alla sicurezza delle dighe;
- che la dotazione finanziaria del piano, come previsto dalla sopracitata delibera CIPE 25/2016, è pari a 11.500 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo;
- che il medesimo Piano Operativo è ripartito in sei Assi di Intervento (A Interventi stradali; B Interventi nel settore ferroviario; C interventi per il trasporto urbano e metropolitano; D messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente; E altri interventi; F rinnovo materiale trasporto pubblico locale-piano sicurezza ferroviaria);
- che nell'ambito dell'Asse di Intervento B, sono stati destinati complessivamente 2.055,90 milioni di euro, di cui 1.369,10 milioni di euro assegnati alla linea di azione "Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti, riducendo strozzature e colli di bottiglia";



W

R

- che con tale Linea di Azione si è inteso garantire il potenziamento della modalità ferroviaria e il miglioramento del servizio passeggeri, in termini di qualità e tempi di percorrenza, e di trasporto merci;
- che il Piano Operativo Infrastrutture ha assegnato alla Regione Puglia, per la finalità di cui al punto precedente, l'importo di euro 95,00 milioni di euro, di cui euro 44,00 milioni destinati all'intervento denominato "Potenziamento della linea Altamura - Matera";
- che al fine di assicurare il sollecito utilizzo delle risorse disponibili per garantire la finalità della linea d'azione prevista si ritiene necessario sottoscrivere una Convenzione tra il Ministero, la Regione e il Soggetto Attuatore;
- che la Convenzione di cui al punto precedente disciplina i tempi, le modalità e gli obblighi relativi all'attuazione dell'intervento previsto anche allo scopo di evitare qualunque criticità procedurale che possa ritardare l'attuazione medesima;
- che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. RU U.0007334 del 25.10.2017 ha invitato la Regione Puglia a compilare la predetta Convenzione e la scheda Allegato 1;
- che la Regione con Delibera di Giunta n. del ha approvato la presente Convenzione e il relativo Allegato 1 contenente il Piano Operativo di Intervento;
- che la Regione ha individuato quale Soggetto attuatore dell'intervento la Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., soggetto gestore dell'infrastruttura ferroviaria interessata dall'intervento;
- che con nota n. del il Presidente della Giunta Regionale ha delegato, a rappresentare e sottoscrivere per conto della Regione Puglia la presente convenzione.

TUTTO CIO' PREMESSO SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1

(Premesse)

Le premesse e l'Allegato 1 costituiscono parte integrante della presente Convenzione.

ART. 2

(Oggetto)

Il presente atto regola i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito indicato come Ministero), la Regione Puglia (di seguito indicata come Regione) e la Società Ferrovie Appulo Lucane S.r.l. (di seguito indicata come Soggetto Attuatore) per l'erogazione del finanziamento statale destinato alla realizzazione dell'intervento "Potenziamento della linea Altamura-Matera", previsto all'Asse tematico B "Interventi nel settore ferroviario" del Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 di cui alla scheda Allegato 1.



ART.3

(Durata)

La convenzione dura fino alla definizione dei rapporti finanziari tra il Ministero e la Regione relativamente all'intervento descritto nell'Allegato 1.

Per il Soggetto attuatore la durata della convenzione può essere diversamente determinata in applicazione del successivo articolo 7.

I rapporti finanziari di cui sopra s'intendono, comunque, conclusi qualora per l'esecuzione dell'intervento non sia stata assunta dalla Regione o dal soggetto attuatore l'obbligazione giuridicamente vincolante di cui all'art. 6.

ART. 4

(Contributo statale)

L'importo del contributo riconosciuto alla Regione per la realizzazione dell'intervento di cui all'art.2 è pari a 44,00 milioni di euro ed è erogato a favore della stessa Regione con le modalità di cui all'art. 9.

La Regione provvede a trasferire le risorse di cui sopra al Soggetto Attuatore con le modalità indicate al successivo articolo 10.

La Regione s'impegna a garantire il completo finanziamento dell'intervento di cui all'art. 2 per l'eventuale parte non coperta dal contributo statale e conseguentemente la funzionalità del medesimo intervento.

Il contributo di cui al comma 1 in ogni caso non può essere destinato alla copertura di oneri risarcitori o per contenzioso.

ART. 5

(Referente Regionale del Procedimento)

La Regione nomina quale Referente Regionale del Procedimento l'ing. Francesca Pace in qualità di Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, per l'intervento di cui all'Allegato 1.

Il Referente Regionale del Procedimento, ai fini dell'attività di monitoraggio e validazione propedeutico all'erogazione delle risorse stanziato sul Fondo Sviluppo e Coesione, comunica al Ministero il nominativo del Responsabile Unico del Procedimento relativo all'intervento riportato nell'Allegato 1.

Il Soggetto attuatore fornisce alla Regione tutte le informazioni necessarie per poter procedere alle comunicazioni di cui al comma precedente.

ART.6

(Tempi di attuazione)

La Regione s'impegna ad assumere, direttamente o per il tramite del soggetto attuatore, le obbligazioni giuridicamente vincolanti, inerenti l'intervento previsto all'Allegato 1, entro il 31



Handwritten signatures in blue ink.

dicembre 2019, pena la revoca delle risorse assegnate per lo stesso e previste dalla presente convenzione.

L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta con la stipula da parte della Regione o del Soggetto Attuatore di un atto negoziale che impegna un terzo alla esecuzione diretta e funzionale dell'intervento inserito nel Piano operativo di Intervento in termini certi e coerenti con quelli indicati nell'Allegato 1.

La Regione s'impegna a completare, direttamente o per il tramite del Soggetto attuatore, l'intervento nel rispetto del cronoprogramma di cui all'Allegato 1, fermi restando gli obblighi imposti dalle Delibere CIPE 25/2016 e 54/2016.

Il Ministero ha la facoltà di proporre al CIPE la revoca del finanziamento di cui all'art. 2 per il mancato rispetto del cronoprogramma di cui al comma precedente dovuto a fatti o atti che impediscano l'utilizzo delle risorse disponibili entro 24 mesi dal termine previsto per la conclusione dell'intervento.

ART.7

(Sostituzione del soggetto attuatore)

Qualora il Soggetto attuatore non provveda agli adempimenti previsti nell'Allegato 1 (es. redazione del progetto preliminare o del progetto definitivo, espletamento delle procedure di gara, ecc.) nei tempi indicati nello stesso allegato, la Regione fissa un termine ultimo per l'esecuzione dell'adempimento, decorso il quale si impegna ad intervenire in tempo utile, eseguendo direttamente gli adempimenti in parola, ovvero individuando, nel rispetto della normativa vigente, un nuovo Soggetto attuatore che consenta di completare l'iter procedurale e di assumere l'obbligazione giuridicamente vincolante entro il 31 dicembre 2019.

Ai fini dell'applicazione del comma precedente i tempi procedurali dell'Allegato 1 possono essere rimodulati dalla Regione, fermo restando l'obbligo di assumere le obbligazioni giuridicamente vincolanti entro il 31 dicembre 2019.

La rimodulazione di cui al precedente comma deve essere comunicata al Ministero ai fini delle erogazioni di cui all'articolo 9.

La Regione regola i propri rapporti con il Soggetto attuatore subentrante con l'atto negoziale di cui all'articolo 10 e nello stesso atto prevede obblighi per il soggetto subentrante coerenti con la presente convenzione.

ART. 8

(Standard di sicurezza)

La Regione si impegna, direttamente o per il tramite del Soggetto attuatore, a realizzare gli interventi conformemente agli standard tecnici di riferimento, con particolare riguardo alle direttive emanate dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF), e alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) emanate dalla Commissione Europea.

A tal fine la Regione si impegna direttamente o per il tramite del soggetto attuatore a seguire le procedure previste dall'ANSF e invia al Ministero, per il tramite del competente Regionale del



Handwritten signatures in blue ink, including a stylized signature and the letters 'RA'.

Procedimento, la dichiarazione rilasciata, in tal senso, dal Responsabile Unico del Procedimento di ciascun intervento circa gli adempimenti assolti.

Ogni eventuale variante in corso d'opera dovrà essere debitamente autorizzata dalla Regione, fermo restando il rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 95, comma 14, 106 e 149 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50, nonché degli adempimenti previsti dall'art. 8 della presente convenzione.

In caso di eventuali ulteriori oneri che dovessero risultare necessari per la realizzazione di quanto previsto al primo comma del presente articolo si applica quanto previsto al comma 5 dell'art. 4.

ART. 9

(Erogazioni finanziarie)

Il contributo di cui all'art. 4 è erogato, nei limiti delle risorse disponibili, secondo il cronoprogramma di cui all'Allegato 1, a seguito del monitoraggio e delle validazioni previste per l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione, nel rispetto di quanto previsto nel Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020, dalla Circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017, punto A.3), dalle Delibere CIPE 10 agosto 2016, n. 25 e 1 dicembre 2016, n. 54.

La Regione e il Soggetto Attuatore dichiarano che l'intervento di cui all'Allegato 1 non è oggetto di altri finanziamenti, fatta eccezione per le parti di cofinanziamento esplicitate, né ricompresi in progetti già realizzati o in via di realizzazione.

Ai fini dell'erogazione del contributo la Regione propone, se del caso, l'adeguamento entro il 30 giugno di ciascun anno del cronoprogramma di spesa riportato nell'Allegato 1.

All'erogazione di cui ai punti precedenti provvede il Ministero dell'Economia e delle Finanze – IGRUE - a seguito della richiesta effettuata dal Ministero, nel rispetto delle procedure di cui al comma 1.

L'erogazione in argomento è effettuata in relazione allo stato di avanzamento dei lavori di cui all'Allegato 1 sulla base dei costi effettivamente sostenuti, al netto degli eventuali ribassi di gara, applicando la quota percentuale di cofinanziamento, ove prevista, con le seguenti modalità:

- anticipazione pari al 10% dell'importo assegnato all'intervento di cui all'Allegato 1 a seguito della registrazione del decreto di approvazione della presente convenzione da parte dei competenti organi di controllo e del caricamento dei dati relativi all'intervento nella Banca Dati Unitaria gestita dal MEF – RGS - IGRUE nel rispetto delle procedure previste nella circolare del Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno n.1/2017;
- pagamenti intermedi a titolo di rimborso delle spese effettivamente sostenute dal Soggetto Attuatore sulla base dell'avanzamento dei lavori, sino all'85% dell'importo assegnato, come risultante dai dati inseriti e validati nel Sistema Unitario di Monitoraggio;
- saldo del 5% a seguito della domanda di pagamento finale corredata dall'attestazione di chiusura dell'intervento.

I pagamenti intermedi, sino alla concorrenza dell'85% dell'importo complessivamente assegnato per l'intervento, sono autorizzati per quote non inferiori al 5% dell'importo medesimo ed in modo da consentire alla Regione di avere disponibilità di cassa pari all'anticipazione del 10%, al fine di evitare ritardi nel pagamento dei SAL che possano comportare ulteriori oneri per la finanza pubblica.



Handwritten signature and initials.

La Regione s'impegna a ripetere allo Stato sul conto di tesoreria indicato dal Ministero le risorse erogategli per l'intervento in applicazione della presente Convenzione nel caso in cui non è stata assunta, entro il termine del 31 dicembre 2019, l'obbligazione giuridicamente vincolante.

La ripetizione delle risorse di cui al comma precedente è compiuta dalla Regione entro 90 giorni dalla scadenza del termine previsto nel comma medesimo.

Il Soggetto attuatore ripete alla Regione le risorse erogategli in applicazione della presente convenzione entro 60 giorni dall'esercizio da parte dello stesso ente territoriale della facoltà di cui all'articolo 7, ovvero dalla scadenza del termine del 31 dicembre 2019 qualora non sia stata assunta la prescritta "obbligazione giuridicamente vincolante".

ART. 10

(Rapporti tra la Regione ed il Soggetto attuatore)

Ai fini dell'applicazione della presente convenzione la Regione ed il Soggetto Attuatore s'impegnano a regolare i propri rapporti con specifici atti negoziali o provvedimenti amministrativi volti a garantire il rispetto del cronoprogramma di cui all'Allegato 1.

La Regione si impegna ad assicurare al Soggetto attuatore un flusso di cassa per l'intervento, che impedisca per la stazione appaltante il maturare di qualunque onere per ritardati pagamenti, utilizzando a tal fine in tutto o in parte l'anticipazione di cui al precedente articolo 9 e/o eventualmente con risorse proprie.

ART. 11

(Ammissibilità delle spese)

Saranno considerate ammissibili le spese:

- assunte con procedure coerenti con le norme comunitarie, nazionali, regionali applicabili anche in materia fiscale e contabile (in particolare con riferimento alle norme in materia di appalti pubblici, regimi di aiuti, concorrenza, ambiente)
- effettive e comprovabili ossia corrispondenti ai documenti attestanti la spesa ed ai relativi pagamenti effettuati
- pertinenti ed imputabili con certezza all'intervento finanziato.

Non saranno considerate ammissibili spese che risultino finanziate attraverso altre fonti finanziarie salvo che lo specifico progetto non preveda espressamente che l'intervento sia assicurato con una pluralità di fonti di finanziamento e limitatamente alle quote di competenza del Fondo.

La Regione si impegna a trasmettere al Ministero direttamente o per il tramite del Soggetto attuatore, tutta la documentazione comprovante l'ammissibilità delle spese di cui sopra.

ART. 12

(Economie)

Eventuali economie delle risorse assegnate, derivanti dall'attuazione dell'intervento, verranno utilizzate nel rispetto delle procedure previste dalla delibera CIPE 25/2016.



Le economie di cui al comma 1 restano comunque nella disponibilità della Regione sino al completamento dell'intervento di cui all'Allegato 1 per garantire la copertura di eventuali imprevisti, ferme restando le procedure previste dalla delibera CIPE 25/2016.

A seguito del completamento di cui al comma precedente le economie finali, su proposta del Ministero, possono essere riassegnate ad altri interventi inerenti il settore di cui trattasi.

ART. 13
(Monitoraggio)

L'attività di monitoraggio verrà svolta nel rispetto delle procedure previste per l'utilizzo delle risorse del Fondo Sviluppo e Coesione che la Regione si impegna, per quanto di competenza, ad applicare direttamente o per il tramite del soggetto attuatore.

Il Ministero si riserva di verificare, per il tramite degli USTIF competenti per territorio, anche con ispezioni in loco, l'avanzamento del programma di cui all'Allegato 1.

La Regione s'impegna a garantire all'USTIF competente per territorio ed a tutti gli organismi deputati alla verifica dell'utilizzo del Fondo Sviluppo e Coesione, l'accesso a tutta la documentazione amministrativa, tecnica e contabile connessa all'intervento finanziato.

La Regione si impegna altresì:

- a tenere un sistema di contabilità separata per l'intervento finanziato a valere sulle risorse del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020;
- ad inserire ed aggiornare i dati relativi al monitoraggio finanziario, fisico e procedurale dell'intervento nel rispetto di quanto previsto nel Sistema di Gestione e Controllo del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020, dalla Circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017, punto A.3), dalle Delibere CIPE 10 agosto 2016, n. 25 e 1 dicembre 2016, n. 54. I dati debbono essere inseriti ed aggiornati nel Sistema di monitoraggio indicato dal Ministero. La Regione si impegna a garantire, direttamente o per il tramite del soggetto attuatore, la corretta alimentazione del Sistema di monitoraggio, in termini di completezza e validazione dei dati inseriti secondo le modalità operative e le specifiche tecniche del Sistema, in modo da permettere una efficace trasmissione dei dati inseriti nella Banca Dati Unitaria (BDU) gestita dal MEF-RGS-IGRUE;
- a prestare la massima collaborazione nelle attività svolte da tutti i soggetti incaricati dei controlli, ai vari livelli, sul Piano Operativo Infrastrutture MIT FSC 2014-2020 fornendo le informazioni richieste e gli estratti o copie dei documenti o dei registri contabili.

ART. 14
(Disposizioni finali)

Per tutto quanto non disciplinato dalla presente convenzione, valgono le disposizioni delle Delibere CIPE 10 agosto 2016, n. 25, e 1 dicembre 2016, n. 54, del Sistema di gestione e controllo del Piano Operativo Infrastrutture MIT Fondo Sviluppo Coesione 2014-2020, della circolare del Ministro per la Coesione territoriale e il Mezzogiorno n. 1 del 5 maggio 2017 e della normativa vigente in materia.



ART. 15
(Efficacia della convenzione)

La presente convenzione è immediatamente vincolante per la Regione e per il soggetto attuatore, mentre lo sarà per il Ministero a seguito della registrazione del relativo decreto di approvazione da parte dei competenti organi di controllo.

All. 1 Scheda di intervento "Potenziamento della linea Altamura-Matera"

Roma, li

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
(Ing. Virginio Di Giambattista)

.....

La Regione Puglia
(.....)

.....

Il Soggetto Attuatore
(Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.)

.....

Il presente allegato consta di
n° 9 fasciate
IL DIRIGENTE DI SEZIONE





*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI E IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI DI TRASPORTO
AD IMPIANTI FISSI ED IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



**REGIONE
PUGLIA**

IL MINISTERO, LA REGIONE PUGLIA E IL SOGGETTO ATTUATORE FERROVIE APPULO LUCANE S.R.L.

ALLEGATO 1
PIANO OPERATIVO DI INTERVENTO DEL FONDO SVILUPPO E COESIONE INFRASTRUTTURE 2014 - 2020
DATI RIFERITI ALL'INTERVENTO
«POTENZIAMENTO DELLA LINEA BARI-MATERA»

1 - REFERENTE REGIONALE DEL PROCEDIMENTO

Nome e Cognome: ing. Francesca PACE
Ufficio: Sezione Infrastrutture per la Mobilità
Indirizzo: Via Giovanni Gentile, 52 – 70126 Bari
Indirizzo mail / pec: f.pace@regione.puglia.it – mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it
Telefono: 080/5404302

2 - DATI IDENTIFICATIVI DELL'INTERVENTO

Ferrovia: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
Titolo Intervento: Potenziamento della linea Bari-Matera
L'intervento complessivo di potenziamento si compone di cinque "interventi" che sono di seguito riportati:
2.1
Titolo Intervento: Riorganizzazione della radice nord del piano del ferro del Deposito ferroviario FAL di Bari Scalo
CUP: G91E17000230006
Localizzazione: Provincia di Bari
Soggetto Attuatore: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Massimiliano NATILE
Importo delle opere: € 4.500.000,00.



- 2.2
Titolo Intervento: Lavori di raddoppio della tratta Palo del Colle-Grumo Appula delle Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
CUP: G21E16000380001
Localizzazione: Provincia di Bari
Soggetto Attuatore: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Massimiliano NATILE
Importo delle opere: € 13.500.000,00.
- 2.3
Titolo Intervento: Lavori di raddoppio della tratta Grumo Appula - Toritto delle Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
CUP:
Localizzazione: Provincia di Bari
Soggetto Attuatore: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Massimiliano NATILE
Importo delle opere: € 13.000.000,00.
- 2.4
Titolo Intervento: Sperimentazione deviatorei tg 0,06 per velocizzazione raddoppio selettivo Mellitto
CUP:
Localizzazione: Provincia di Bari
Soggetto Attuatore: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Massimiliano NATILE
Importo delle opere: € 2.000.000,00.
- 2.5
Titolo Intervento: Adeguamento impianti di segnalamento e sicurezza tratta pugliese della linea Bari -Matera
CUP: G51E16000390001
Localizzazione: Provincia di Bari
Soggetto Attuatore: Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.
Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Massimiliano NATILE
Importo delle opere: € 11.000.000,00.



3 - DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

3.1 Stato attuale

Allo stato attuale la linea Bari - Matera si estende tra le stazioni di Bari Centrale e Matera Sud per circa 74,5 km toccando i comuni di Bari, Modugno, Bitetto, Palo del Colle, Binetto, Grumo Appula, Toritto, Altamura e Matera. Presenta curve con raggio di curvatura fino a 100 m e pendenze in ascesa che arrivano fino al 30%. L'armamento è costituito in prevalenza da rotaie UNI 36 kg/m posate su traverse in c.a., fanno eccezione la tratta Venusio-Matera Villa Longo in cui le rotaie di tipo UNI 36 kg/m sono posate su traverse in legno e le tratte Modugno-Toritto e Marinella-Venusio in cui, a seguito di recenti interventi di ammodernamento, l'armamento è costituito da binari UNI 50 kg/m e traverse in c.a.. Le velocità di fiancata della linea variano tra 80 e 100 km/h. A dispetto di tali valori sono presenti lungo la linea, in corrispondenza di impianti di stazione, passaggi a livello non adeguatamente protetti e curve limitatrici, riduzioni puntuali delle velocità massime consentite, fino a 20 km/h. Un quadro dettagliato dei vincoli sulla velocità massime consentite derivanti dalle caratteristiche plano-almetriche del tracciato e dalle caratteristiche dell'infrastruttura è riportato in forma grafica nelle seguenti immagini dove sono state evidenziati con colori diversi:

- sull'asse di binario, la velocità di fiancata;
- tramite buffer, le riduzioni di velocità dovute a curve, o a condizioni particolari dell'armamento etc.



Rete FAL - Velocità di fiancata e rallentamenti - Area urbana di Bari.



cent
sh



Rete FAL - Velocità di fiancata e rallentamenti – Bari Centrale-Modugno.

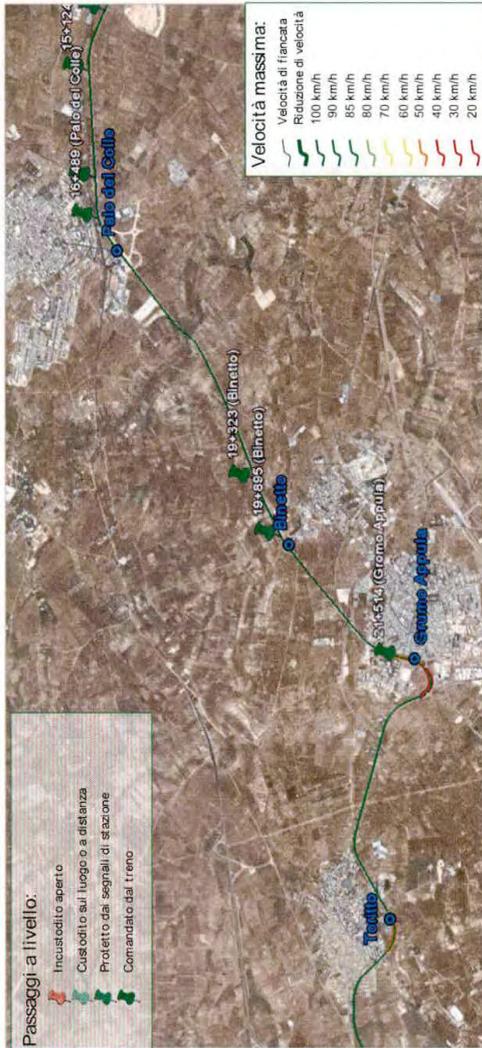


Rete FAL - Velocità di fiancata e rallentamenti – Tratta Modugno-Palo del Colle



amb

h



Rete FAL - Velocità di fiancata e rallentamenti – Tratta Palo del Colle-Toritto.



Rete FAL - Velocità di fiancata e rallentamenti – Tratta Toritto-Mellitto.

Handwritten signature

Handwritten initials



Rete FAL - Velocità di fiancata e rallentamenti – Tratta Mellitto-Pescariello.



Rete FAL - Velocità di fiancata e rallentamenti – Tratta Pescariello-Altamura.

aut

18

3.2 Oggetto dell'intervento

3.2.1 Riorganizzazione della radice nord del piano del ferro del Deposito ferroviario FAL di Bari Scalo

I lavori previsti a Bari Scalo per il rinnovo/adequamento del piano del ferro prevedono i seguenti interventi:

- 1) il rinnovo/adequamento, in base alle previsioni condivise nell'ambito dello Studio di Fattibilità di Bari Scalo, della prima e seconda linea, della radice sud (con allacciamento del doppio binario lato Bari Policlinico) e di circa il 65% dei binari di scalo posti a Sud dell'attuale binario di corsa.
- 2) la realizzazione di un tronchino di salvamento lato Bari Centrale sul primo binario di Bari Scalo;
- 3) interventi minori all'impianto ACEI per consentire l'allacciamento dei nuovi binari con il resto del piazzale non oggetto d'intervento in Fase.



3.2.2 Raddoppio della tratta Palo del Colle – Grumo Appula

Il raddoppio della linea verrà effettuata in sx secondo la direzione Bari-Matera: tale allargamento del sedime non presenta particolari criticità rispetto alle opere di scavalco esistenti della ferrovia con la sola eccezione del cavalcavia in c.a. della strada provinciale Palo-Binetto al Km 18+700, per il quale a causa della insufficiente larghezza disponibile è necessaria la demolizione e ricostruzione del cavalcavia.

Di seguito sono riportati in dettaglio gli interventi previsti:

- *Acquisizione del sedime* in allargamento all'attuale area disponibile mediante espropriazione per pubblica utilità per uno sviluppo complessivo di 5 Km ;
- *Raddoppio* su nuovo sedime della linea tra la stazione di Palo del Colle alla stazione di Grumo Appula dal Km 17+000 al Km 21+536 . L'armamento previsto è di tipo tradizionale su ballast a scartamento 950 mm, con rotaie tipo 50 UNI in acciaio duro tipo 900 A. e traverse in cemento armato precompresso monoblocco tipo FS V 35 P, da posare a modulo 60 cm (6/10). Le opere di linea comprendono l'installazione dei cunicoli per gli impianti di sicurezza e segnalamento, la recinzione e le opere di regimentazione delle acque.
- Realizzazione di nuovo viadotto a 5 campate alla progressiva Km 17+663 in affiancamento al ponte a 5 archi esistente, con impalcato con travi in c.a.p. e soletta gettata in opera, le pile saranno fondate con plinti su micropali in ragione della vicinanza con la struttura esistente in muratura.



Rendering Vista da monte e da valle dell'allargamento ponte a 5 archi



3.2.4 Sperimentazione deviatoti tg 0,06 per velocizzazione raddoppio selettivo Mellitto

L'ottimizzazione dell'orario dei treni su una linea semplice binario, al fine di sfruttarne al massimo la capacità di circolazione e/o di prevedere una offerta treni con orari appetibili per l'utenza, comporta spesso che gli incroci fra treni ricadano in stazioni dove, in relazione alla domanda di trasporto viaggiatori, non sarebbe necessaria la fermata dei treni stessi. Di conseguenza la fermata per sole esigenze di esercizio, appunto l'effettuazione dell'incrocio, si ripercuote sui tempi di percorrenza dei treni che si allungano in dipendenza del numero di volte che tale situazione si verifica.

Il progetto di potenziamento e velocizzazione della linea Bari – Altamura – Matera prevede il raddoppio da Bari a Palo del Colle, lavori già in atto, con ipotesi di prolungamento del doppio binario fino a Toritto, per consentire una offerta viaggiatori cadenzata, ad elevata frequenza, fra Bari e l'hinterland barese, con treni intercalati ai treni di estremità Bari – Matera, anche essi incrementati come offerta.

La simulazione della circolazione dei treni a "regime" sulla tratta a semplice binario ha individuato, nella stazione di Mellitto, la località dove si verificherebbero le citate fermate di servizio, per sole esigenze di incrocio fra treni. Pertanto, al fine di evitare tali fermate, con riduzione del tempo di percorrenza complessivo dei treni e, contemporaneamente, ottimizzazione dell'orario di offerta di servizi, è stato previsto di realizzare in detta stazione un binario di lunghezza tale da consentire l'effettuazione dell'incrocio fra treni senza fermata degli stessi, binario per "incrocio dinamico".

Tenuto conto della velocità in deviatà consentita dagli scambi estremi (30 Km/h) è stato valutato che la lunghezza di detto binario di circa 3 Km è sufficiente a consentire l'incrocio "dinamico" fra treni.

Il progetto di allungamento del binario di incrocio della stazione di Mellitto (Km 31+817) prevede i nuovi scambi estremi con punte ubicate alle progressive Km 30+136 e Km 33+152, realizzando il nuovo binario per "incroci dinamici" della lunghezza di 3016 metri, ritenuta sufficiente per l'effettuazione di incroci senza fermata dei treni.

Inoltre, per consentire l'effettuazione del movimento contemporaneo dei due treni senza creare itinerari convergenti, è prevista una stazione con configurazione a "Losanga" con binari di linea che hanno termine ad un paraurti, quindi con ingresso in corretto tracciato ed uscita in deviatà.

Le due comunicazioni di collegamento dei binari sono realizzate con scambi che consentono la velocità di 30 Km/h in deviatà, in quanto, al momento, unici disponibili per linee ferroviarie a "scartamento ridotto" come sono le linee FAL.

La posizione quasi baricentrica della stazione (Fabbricato, marciapiedi, binari di scalo, ecc..) e la distanza di 3 Km fra le comunicazioni del collegamento fra i due binari consentono la realizzazione di Apparato di Sicurezza e segnalamento di tipo ACEI, a schema V401 di RFI, con il "segnalamento plurimo" di partenza.

I segnali di partenza "interni", considerata la posizione dei marciapiedi, possono essere posizionati all'estremità dei marciapiedi stessi, consentendo una gestione ottimale della fermata dei pochi treni per i quali è previsto lo svolgimento del servizio viaggiatori a Mellitto.

Come sopra evidenziato, nei raddoppi selettivi le due comunicazioni di collegamento dei binari di uscita sono realizzate con scambi che consentono la velocità di 30 Km/h in deviatà, in quanto, al momento, unici disponibili per linee ferroviarie a "scartamento ridotto" come sono le linee FAL.

L'introduzione di scambi con velocità di 60 Km/h permetterebbe notevoli benefici all'esercizio ferroviario.

Atteso che tale tipologia di deviatoti non è disponibile in commercio, sarebbe opportuno prevederne la progettazione, la sperimentazione, l'omologazione e la realizzazione.

I costi stimati per la realizzazione di un singolo deviatoto sono pari a € 250.000,00, comprensivi della quota per la testa di serie. I deviatoti necessari per i due raddoppi selettivi sono 8, pertanto l'onere finale è pari a € 2.000.000,00 (€ 250.000,00*8).



3.2.5 Adeguamento impianti di segnalamento e sicurezza tratta pugliese della linea Bari -Matera

La linea Bari - Altamura - Matera è una linea a semplice binario, attrezzata con sistema di distanziamento del tipo a "conta assi" (Blocco Automatico Conta Assi-Bari C.le). Le stazioni di Bari Scalo, Palo del Colle, Toritto, Altamura e Villa Longo sono munite di Apparato Centrale Elettrico con comando ad itinerari (ACEI) a schema I019/3 con segnalamento di manovra.

Le stazioni di Modugno, Binetto, Grumo Appula, Melitto, Pescariello, Marinella, Venusio e Matera Sud sono munite di ACEI a schema I019/3 senza segnalamento di manovra. L'installazione degli impianti ACEI attualmente in esercizio risale agli anni '90.

Gli scambi semplici e le comunicazioni sono tutti percorribili alla velocità massima di 30 Km/h in deviate.

Ad eccezione di Toritto, i binari di incrocio delle stazioni sono tutti munite di tronchino di indipendenza e quindi idonei, all'occorrenza, per la sosta di materiale rotabile.

La stazione di Modugno non è più munita di binario di incrocio in quanto demolito per esigenze realizzative dei lavori di interramento della stazione.

Su tali tratte è in fase di realizzazione l'attrezzaggio con sistema tram-stop sia di terra che di bordo con l'installazione su 26 rotabili di cui 2 della regione Basilicata. L'attivazione del sistema è prevista per il mese in corso.

Per quanto concerne la situazione dei passaggi a livello, tutti i PP.LL. sono protetti con barriere intere, sia che si tratti di PP.LL. di stazione, rientranti quindi nell'impianto ACEI, sia dei PP.LL. di linea, di tipo automatico a schema V 305 e V 303.

Allo stato attuale tutti i PL presenti sulla linea, sia pubblici che privati, sono protetti con sistemi a barriere complete e di questi n. 5 sono dotati di TVcc per il controllo di libertà dell'attraversamento da parte del CS/DCO.

In conseguenza dei lavori di modifica ai dispositivi di armamento per realizzare le tratte di raddoppio e degli altri interventi infrastrutturali già in corso di realizzazione, è necessario adeguare/rinnovare gli Apparat di Sicurezza e Segnalamento delle stazioni interessate; sulle tratte di raddoppio Bari Scalo - Modugno - Palo del Colle, si rendono necessari interventi I.S. per la gestione delle fasi realizzative intermedie e per la realizzazione di un sistema di distanziamento idoneo a soddisfare la sicurezza e la capacità di circolazione richiesta dall'incremento di offerta che le FAL si pongono come obiettivo strategico.

Il raddoppio fra Bari Scalo e Palo del Colle avverrà per "fasi funzionali", con la seguente successione:

- raddoppio fra Bari Scalo e il Km 4+850 circa (località S. Andrea) e dal Km 10+750 circa alla stazione di Palo del Colle, con contemporaneo inizio dei lavori per l'interramento di un binario (futuro pari) nell'ambito della stazione di Modugno e conseguente demolizione del binario di incrocio di detta stazione. I predetti lavori sono già appaltati;
- prosecuzione dal raddoppio del Km 4+850 al Km 8+800 circa, con conseguente soppressione del Pds al Km 4+850;
- completamento del raddoppio dal Km 8+800 circa al Km 10+750, con interramento di Modugno e realizzazione di un Posto di Comunicazione.

RADDOPPIO BARI - PALO DEL COLLE

Bari Scalo

L'impianto è interessato, nell'immediato, dal raddoppio della linea lato Modugno e, nel programma generale degli interventi, dal raddoppio anche lato Bari C.le.

Tenuto conto degli interventi di cui sopra e del fatto che, per motivi organizzativi e di economicità della gestione della zona ricovero/manutenzione, le FAL ritengono opportuna la "centralizzazione" dei movimenti di manovra fra i diversi binari/fasci, si ritiene necessario prevedere la realizzazione di due nuovi apparati di sicurezza e segnalamento.

- Un nuovo apparato ACEI, secondo lo schema V401 telecomandabile di RFI per linea a doppio binario banalizzata, con segnalamento di manovra a schema realizzativo Sap2, per la gestione dei 6 binari di circolazione dei treni, in sostituzione dell'esistente ACEI I019
- Un nuovo apparato ACEI, per la sala gestione dei movimenti di manovra fra i binari dei "Fasci di ricovero/manutenzione, ubicato nella zona del Deposito.

I movimenti fra la zona circolazione e la zona manutenzione/ricovero sono resi possibili attraverso punti di collegamento gestiti con scambio di consensi, per ingresso/uscita, fra i due ACEI.

Per consentire l'esecuzione dei lavori di raddoppio fra Bari Scalo e Modugno è prevista la realizzazione, per fasi successive, di due Posti di Servizio provvisori (Pds) per il passaggio dal doppio al semplice binario, il primo al Km 4+850 circa (località S. Andrea) ed il secondo, con conseguente soppressione del primo, al Km 8+800 circa (località Zona Industriale).



Considerata la distanza di detti PdS da Bari Scalo non è possibile inserire la comunicazione di passaggio doppio/semplice direttamente nel nuovo ACEI, per cui il PdS in esercizio sarà gestito con un sistema di telecomando punto-punto dall'Ufficio di Movimento di Bari Scalo.

Con i lavori di raddoppio vengono soppressi i P.L. Km 2+811 e Km 3+885 per cui il nuovo ACEI di Bari Scalo non avrà più necessità del segnalamento "plurimo" con logica di "stazione estesa" (doppio segnalamento partenza e doppio segnalamento di protezione), lato Modugno, oggi con funzione di protezione dei citati P.L.

Di conseguenza la fermata di Bari Policlinico, oggi fermata gestita da itinerari interni ed esterni della stazione di Bari Scalo, diventerà una fermata in linea.

Come detto, il nuovo ACEI è predisposto/prevede, in dipendenza dei tempi di attuazione, il raddoppio lato Bari C.le con comunicazione di passaggio doppio/semplice binario al Km 1+100 circa e realizzazione di una nuova fermata per servizio viaggiatori in prossimità del punto di passaggio doppio/semplice.

Considerata la distanza, detta nuova comunicazione è gestita direttamente dal nuovo ACEI che, per ragioni di capacità di esercizio, è previsto/predisposto con segnalamento "plurimo" di partenza, con logica di "stazione estesa", lato Bari C.le.

Per quanto detto, i segnali di partenza esterna di Bari Scalo avranno accoppiate le funzioni di avviso del segnale di protezione di Bari C.le mentre ai segnali di partenza di Bari C.le dovranno essere apportate le modifiche necessarie per inserire la funzione di avviso al nuovo segnale di protezione di Bari Scalo.

P.d.s. Km 4+850

La distanza della comunicazione di passaggio doppio/semplice dalla stazione di Bari Scalo non consente di inserirla, con una logica di "stazione estesa" a segnalamento "plurimo", nel nuovo apparato ACEI.

Pertanto è prevista la realizzazione sul posto di un apparato di sicurezza e segnalamento del tipo ACEI a schema V351 di RFI, subordinata alla stazione di Bari Scalo mediante un sistema di telecomando punto-punto e, all'occorrenza, "presenziabile" con Dirigente Movimento o Apposito Incaricato.

Considerato che, per l'attuazione del programma generale di raddoppio della linea, può essere necessario prevedere l'utilizzazione, nel tempo, di altri posti di passaggio dal doppio al semplice binario, le apparecchiature I.S. ed il posto di presenziamento con Dirigente Movimento sono previsti all'interno di uno "shelter" trasportabile in modo da realizzare, di fatto, un ACEI di tipo "mobile" reinstallabile in altre località.

La scelta tecnologica per la gestione del nuovo Posto di Servizio (P.d.s.) realizza, oltre che il contenimento dei costi di gestione per economia di personale conseguente alla telecomandabilità, anche una più vasta economia di scala per il possibile riutilizzo delle apparecchiature del Posto di Servizio.

La nuova Fermata di Villaggio dei Lavoratori, al Km 5+350 circa, rimane ubicata in linea sul tratto ancora a semplice binario, fra i segnali di avviso e di protezione del nuovo Posto di Servizio denominato "P.d.s. Bari S. Andrea".

Considerata la distanza fra il nuovo Posto di Servizio e la stazione di Bari Scalo non sono necessari dispositivi di annuncio treni in quanto:

- L'annuncio dei treni pari sarà trasmesso a Bari Scalo con con l'apertura del segnale di protezione di Bari S. Andrea (provenienza da Modugno)
- L'annuncio dei treni dispari sarà trasmesso al P.d.S. Bari S. Andrea con l'apertura dei segnali di partenza di Bari Scalo e, verso Modugno, con l'apertura dei segnali di protezione del P.d.S.

Con i lavori di raddoppio, come detto in precedenza, vengono soppressi i PL esistenti sulla tratta.

Distanziamento tra Bari Scalo e Pds Bari S. Andrea Km 4+850

Per il distanziamento dei treni sulla tratta a doppio binario è mantenuto il sistema con Blocco Automatico Conta Assi (B.c.a.) del tipo "banalizzato" per la circolazione in sicurezza sia sul binario di sinistra che sul binario di destra.

Il progetto già appaltato prevede l'uso del B.c.a. per la sola circolazione sul binario di sinistra, per cui si rende necessario provvedere alla sua integrazione con la "banalizzazione".

Per esigenze di potenzialità di circolazione, nelle tratte dove ritenuto necessario per eccessiva distanza fra stazioni e/o Posti di Servizio che le delimitano, è prevista la realizzazione di Posti di Blocco Intermedi (PBI).

Fra Bari Scalo e Pds Bari S. Andrea, considerata l'esigua estesa del tratto a doppio binario, non sono previsti posti di blocco intermedi (PBI).

P.d.s. Km 10+750

Il progetto appaltato prevede la comunicazione di passaggio dal semplice al doppio binario inserita, con le necessarie modifiche I.S., nell'ACEI I019 della stazione di Modugno.

Come già detto per il P.d.s. Km 4+850, le tratte del raddoppio devono essere attrezzate con B.c.a del tipo "banalizzato", per cui le modifiche I.S. all'ACEI di Modugno, previste per la sola circolazione sul binario di sinistra, devono essere adeguate per l'inserimento degli ulteriori itinerari conseguenti alla banalizzazione del nuovo tratto a doppio binario dal Km 10+750 alla stazione di Palo del Colle.

Per i lavori di raddoppio lato Bari Scalo è prevista la realizzazione di un nuovo posto di passaggio doppio/semplice al Km 8+800 circa, ancora più inserito all'interno del nuovo segnale di protezione di Bari Scalo. Modugno prevede un periodo di circolazione sul nuovo semplice binario.



interrato per cui l'eventuale gestione del P.d.S. di passaggio doppio/semplice con modifiche all'ACEI di Modugno, ammesso che siano realizzabili, richiederebbe la duplicazione delle condizioni I.S. (c.d.b., segnali, ecc..) sul nuovo binario.

Per quanto suddetto, si ritiene opportuno e conveniente prevedere, per il P.d.s. Km 10+750, denominato "P.d.s. Modugno", la realizzazione sul posto di un apparato di sicurezza e segnalamento del tipo ACEI, a schema V351 di RFI come quello del Km 4+850, telecomandato punto-punto dalla stazione di Palo del Colle e, all'occorrenza, presenziabile con Dirigente Movimento e Apposito Incarico.

Il citato apparato comanda e protegge il PL Km 10+943.

Con la predetta scelta progettuale l'ACEI della stazione di Modugno, che come già detto non ha più il binario di incrocio, andrebbe mantenuto per la sola funzione di comando, controllo e protezione dei PL Km 9+694 e Km 9+986 per i quali, con i lavori di interramento, è prevista la soppressione.

Considerato che i lavori di interramento del futuro binario pari sono già in atto è realisticamente prevedibile che, al momento dell'attivazione della tratta a doppio binario dal Km 10+750 a Palo del Colle, essi siano già completati e che quindi, con lo spostamento della circolazione sul nuovo semplice binario interrato (futuro pari) per poter proseguire nei lavori, i citati PL siano soppressi e quindi con essi, anche l'ACEI della stazione di Modugno può essere soppresso perché non più necessario per l'esercizio ferroviario; l'impianto di Modugno verrebbe quindi trasformato in Fermata di linea.

A completamento dei lavori di interramento del doppio binario è previsto che Modugno venga trasformato in Posto di Comunicazione (P.C.) per il passaggio dei treni dal binario di sinistra al binario di destra e viceversa, di tipo "allargato", con comunicazioni distanti fra loro in modo da contenere i marciapiedi per servizio viaggiatori.

Di conseguenza, dal punto di vista segnalamento, l'impianto risulterebbe una stazione, munita di segnalamento di protezione e partenza a schema 1016 di RFI, con soli binari di "corsa". Realizzando il P.d.S. Km 10+750 con ACEI sul posto, telecomandabile e presenziabile, sarebbe possibile prevedere l'ubicazione del P.C. in tale posto, con posa in opera successiva di una ulteriore comunicazione e ACEI già predisposto per essere trasformato in PC, sempre a schema V351 di RFI; Modugno resterebbe Fermata ubicata in linea, quindi senza necessità di un apparato I.S.

Quanto detto nel presente capitolo semplificherebbe sia gli interventi infrastrutturali delle gallerie dell'interramento di Modugno, in quanto non sarebbero più necessarie le aperture sul setto intermedio per la posa delle due comunicazioni pari/dispari, sia gli interventi agli impianti di sicurezza e segnalamento, con evidente economia sui costi realizzativi degli stessi.

Dal punto di vista di esercizio il lieve spostamento del PC verso Palo del Colle, quindi in posizione non più baricentrica sulla tratta, non evidenzia ripercussioni sulla circolazione a semplice binario, in presenza di "degradi di esercizio".

Le verifiche planimetriche hanno confermato la possibilità di posa in opera di una ulteriore comunicazione al Pds Km 10+750, per cui la scelta progettuale è quella di trasformare in Posto di Comunicazione (A.C. Modugno) il P.d.S. Km 10+750.

Pertanto, la progressiva ipotizzata per il segnale di protezione del P.d.S. Lato Bari tiene già conto della posa in opera di una ulteriore comunicazione per la trasformazione del P.d.S. in P.C.

Palo del Colle

La stazione di Palo del Colle è pesantemente interessata dai lavori di modifica ai dispositivi di armamento per l'inserimento del doppio binario lato Bari C.le, per la predisposizione del proseguimento del raddoppio lato Binetto e per la realizzazione di un binario di precedenza "promiscua" in posizione centrale rispetto ai due binari di corsa. I lavori appaltati prevedono quindi la realizzazione di un nuovo apparato di sicurezza e segnalamento, di tipo ACEI, per la circolazione sul binario di sinistra.

Per quanto già detto, sulle tratte raddoppiate deve essere previsto il distanziamento con B.c.a. del tipo "banalizzato", per la circolazione sia sul binario di sinistra sia sul binario di destra, per cui il progetto I.S. della stazione deve essere modificato per recepire tale prosecuzione e, quindi, trasformato in ACEI a schema V355 di RFI al fine di prevederne anche la telecomandabilità.

I lavori di raddoppio non prevedono la soppressione dei PL Km 16+489 e Km 16+120 che, pertanto, devono rimanere PL di stazione, protetti dai segnali di protezione e di partenza.

I dispositivi di armamento non prevedono una comunicazione pari/dispari lato Modugno, comunicazione che, in presenza di raddoppio lato Binetto, risulterebbe funzionalmente necessaria per i passaggi, con itinerario di transito, dal binario di sinistra al binario di destra in presenza di interruzione del binario pari fra Palo del Colle e Modugno.

Per tanto, con la progettazione del raddoppio lato Binetto, sarebbe opportuno esaminare la possibilità di inserimento di detta comunicazione. In alternativa, in presenza di impossibilità plano-altimetrica di tale inserimento e in presenza della conferma funzionale di esercizio dell'itinerario di transito, prevedere in apparato la possibilità di transiti attraverso il binario di precedenza.



Distanziamento fra PdS Km 10+750 e Palo del Colle

Il progetto, come già detto, prevede la realizzazione di un sistema B.c.a. per la sola circolazione sul binario di sinistra, per cui si rende necessario prevedere la sua integrazione per la "banalizzazione".

Inoltre, considerata la distanza fra P.d.S. e la stazione di Palo del Colle, in linea con le esigenze della capacità di circolazione manifestate dalle FAL sulla tratta deve essere previsto un Posto di Blocco Intermedio (PBI) a schema SBa16 di RFI, possibilmente baricentrico, quindi, alla progressiva Km 13+200 circa.

Il PBI in questione dovrà avere anche la funzione di protezione dei PL Km 11+828 e Km 12+880 lato Modugno e dei PL Km 14+545 e Km 15+124 lato Palo del Colle; per la provenienza in senso inverso, detti PL saranno protetti dai segnali del P.d.S. Km 10+750 (P.d.S. Modugno) e dai segnali di partenza di Palo del Colle.

Considerazioni

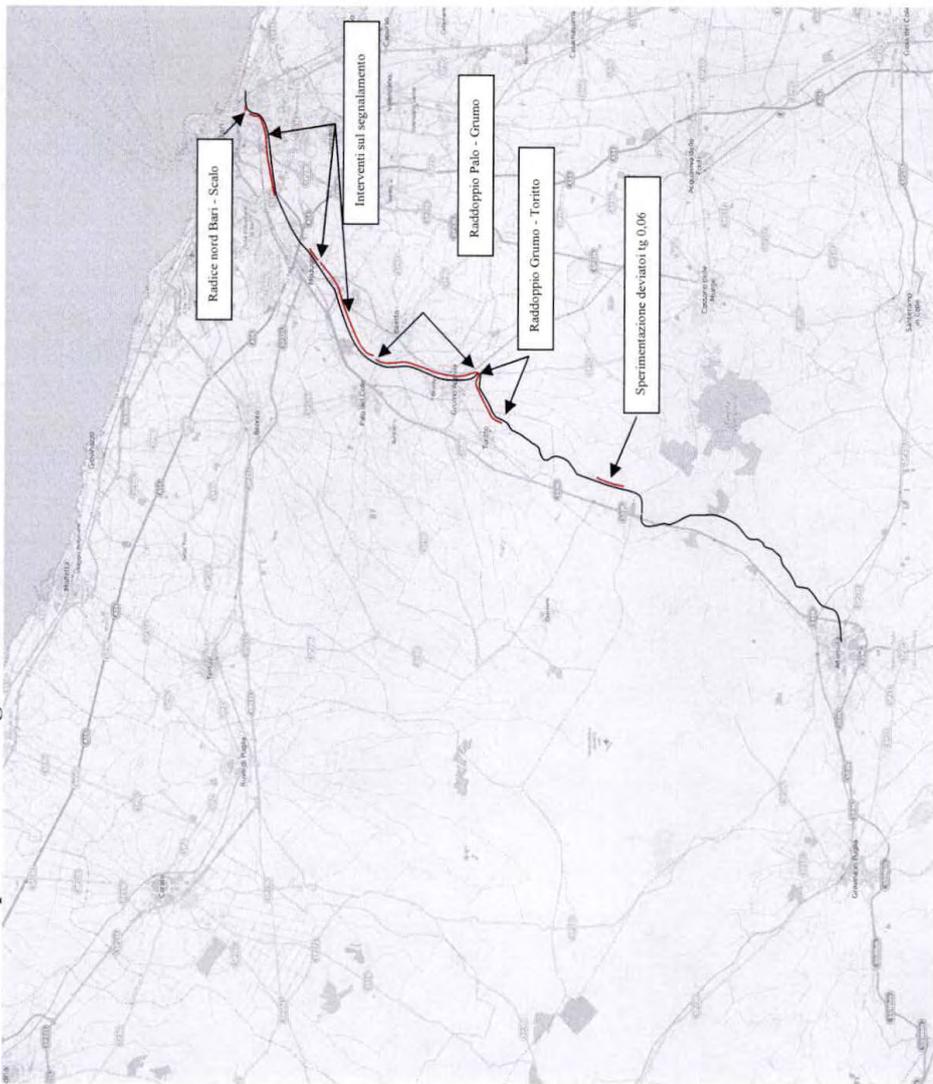
Da quanto stabilito nei punti precedenti, in tutti gli Impianti oggetto di intervento e nei Posti di Servizio, sia di tipo provvisorio per esigenze di esecuzione dei lavori di raddoppio, sia definitivo per esigenze di esercizio a raddoppio completato, gli Apparatî di Sicurezza e Segnalamento sono tutti previsti a standard e norme RFI, sia tecnico-realizzativi (schemi di principio) che di tipologia e aspetto dei segnali.

Pertanto, gli unici segnali che rimarrebbero a tipologia e aspetto secondo le Norme FAL sono i due segnali di partenza ed il segnale di protezione di Bari C.le. Inoltre, detti segnali di partenza dovrebbero essere modificati per assumere anche le funzioni di avviso del nuovo segnale di protezione di Bari Scalo, mentre le funzioni di avviso al segnale di protezione risulterebbe accoppiata ai nuovi segnali di partenza esterna di Bari Scalo, segnali con luci e aspetti a Norma RFI.

Per quanto sopra, per uniformità impiantistica e di normativa di esercizio, si ritiene necessario modificare la tipologia di detti segnali in conformità a quanto previsto in tutti gli altri impianti della tratta Bari - Palo del Colle. Naturalmente, prima della messa in servizio ed attivazione all'esercizio dei dispositivi I.S. di stazione e di linea della tratta in questione, dovranno essere integrate /adeguate le Norme di segnalamento e di esercizio, in vigore sulle linee FAL, per recepire le modifiche tipologiche degli impianti di sicurezza e segnalamento.



3.3 Schema planimetrico degli interventi



Legenda:



Rete FAL esistente o con interventi in corso di realizzazione/già finanziati
Tratte FAL Interessate da proposte di interventi



4- INDICAZIONE DELLE RISORSE UTILIZZATE PER L'ESECUZIONE DEGLI INTERVENTI

Le risorse da utilizzare per la realizzazione degli interventi di cui alla presente scheda sono quelle di cui ai fondi FSC e assicurano la massimizzazione dell'intervento, giusto quanto previsto dalla Delibera CIPE 54/2016.

Ai fini della selezione dell'intervento, la Regione Puglia adotta procedure e criteri di selezione adeguati che garantiscano il conseguimento degli obiettivi e dei risultati attesi, non siano discriminatori e garantiscano.

Il soggetto attuatore Ferrovie Appulo Lucane S.r.l., per l'utilizzo delle risorse necessarie alla realizzazione degli interventi ha adottato e si impegna ad adottare procedure a evidenza pubblica che assicurino il rispetto dei principi comunitari di trasparenza, par condicio, rotazione, non discriminazione.

N°	INTERVENTO	OGGETTO DELL'INTERVENTO	A) IMPORTO FINANZIATO CON FONDI FSC (€)	B) IMPORTO COFINANZIATO(€)	A)+B) IMPORTO TOTALE (€)	DATA Obbligazioni giuridicamente vincolanti
	TITOLO					
1	Potenziamento della linea Bari - Matera		44.000.000,00	/	44.000.000,00	



5 - CRONOPROGRAMMA (DIAGRAMMA DI GANTT)

5.1 Riorganizzazione della radice nord del piano del ferro del Deposito ferroviario FAL di Bari Scalo

Attività	2017				2018				2019				2020				2021				2022							
	N	D	G	F	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A
Progetto di Fattibilità																												
Progetto Definitivo opere civili e armamento (verificato e validato)																												
Progetto Definitivo segnalamento (verificato e validato)																												
Espletamento Procedure affidamento lavori																												
Affidamento dei Lavori																												
Progetto Esecutivo																												
Esecuzione dei Lavori																												
Pre-esercizio e Collaudo																												
Apertura all'esercizio																												

5.2 Lavori di raddoppio della tratta Palo del Colle-Grumo Appula delle Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.

Attività	2017				2018				2019				2020				2021				2022							
	N	D	G	F	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A	M	A
Progetto di Fattibilità																												
Progetto Definitivo opere civili e armamento (verificato e validato)																												
Progetto Definitivo segnalamento (verificato e validato)																												
Espletamento Procedure affidamento lavori																												
Affidamento dei Lavori																												
Progetto Esecutivo																												
Esecuzione dei Lavori																												
Pre-esercizio e Collaudo																												
Apertura all'esercizio																												



Handwritten signature

6 - FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO (TIRAGGIO)

ANNO	IMPORTO (ME)
2018	8
2019	12
2020	12
2021	8
2022	4

Il presente allegato consta di
facciate
IL DIRIGENTE DI SEZIONE



enf

16