

ADDENDUM AL PO FSC 2014-2020 - Scheda n ° 6

| TITOLO INTERVENTO |
|---|
| Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari - Taranto |

| LOCALIZZAZIONE | |
|----------------|--|
| Regione: | Regione Puglia |
| Comuni: | Bari, Valenzano, Adelfia, Casamassima, Sammichele di Bari, Turi, Putignano, Castellana Grotte, Conversano, Rutigliano, Noicattaro, Noci, Alberobello, Locorotondo, Martina Franca, Crispiano, Statte, Taranto. |
| Provincia: | Bari e Taranto |

| DESCRIZIONE SINTETICA |
|---|
| <p>La rete ferroviaria FSE, con i suoi 474 km collega quattro province meridionali della Puglia (Bari, Taranto, Lecce e Brindisi) e la maggior parte dei Comuni del loro circondario.</p> <p>Va sottolineato che la linea FSE Bari-Taranto, oltre a svolgere la funzione di collegamento diretto tra i due capoluoghi di provincia Bari e Taranto, assume il ruolo di adduzione verso la città di Bari dai centri dell'hinterland e dai principali bacini suburbani.</p> <p>Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con decreto n. 210 del 16/04/2018 ha assunto la linea Bari - Taranto come linea a rilevanza per la rete ferroviaria nazionale e pertanto destinataria di finanziamenti dello stato per eventuali investimenti.</p> <p>Nell'ambito della rete FSE, la Linea 1 Bari-Taranto e la Linea 1 Bis Mungivacca – Putignano si estendono per complessivi 155 km connettendo importanti bacini di traffico che si sviluppano lungo la direttrice. La linea è a semplice binario ad eccezione delle tratte Bari Sud Est–Mungivacca (3.5 km) e Noicattaro-Rutigliano (3 km), che sono invece a doppio binario.</p> <p>Sulla linea si possono individuare 4 principali relazioni di traffico:</p> <ul style="list-style-type: none">• Bari-Putignano (via Casamassima);• Bari-Putignano (via Conversano);• Putignano - Martina Franca;• Martina Franca - Taranto. <p>Il progetto in oggetto rientra negli interventi finalizzati ad innalzare le prestazioni sull'intera linea da Bari a Taranto, rimuovendo contestualmente le restrizioni di velocità dovute, tra l'altro, alla presenza di numerosi punti di degrado dell'infrastruttura ferroviaria, con adeguamento delle tratte agli standard di RFI ed alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI).</p> <p>La linea, interconnessa con la rete nazionale nelle stazioni di Bari Centrale e Taranto, definisce un sistema magliato in grado, una volta reso interoperabile, di creare nuove opportunità trasportistiche.</p> |

| BENEFICIARIO /STAZIONE APPALTANTE |
|-----------------------------------|
| Ferrovie del Sud Est |

| COSTO DELL'INTERVENTO (M€) |
|----------------------------|
|----------------------------|

ADDENDUM AL PO FSC 2014-2020 - Scheda n° 6

80 M€

COPERTURA FINANZIARIA

| Soggetto finanziatore | Fonte di finanziamento | Importo (M€) |
|-----------------------|--------------------------|--------------|
| MIT | ADDENDUM AL PO FSC 14-20 | 70 M€ |
| Regione Puglia | POR 2014-2020 | 10 M€ |

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

L'intervento mira a potenziare i servizi di trasporto pubblico regionale su una linea dotata di domanda potenziale significativa, mediante azioni di ammodernamento ed efficientamento della linea stessa. L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili mediante l'eliminazione delle strozzature nelle infrastrutture, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità treno-gomma, con particolare riferimento al traffico pendolare in ambito regionale.

L'intervento è finalizzato, inoltre, a ripristinare la piena efficienza dell'armamento ferroviario sulla linea Bari-Taranto, rimuovendo contestualmente le restrizioni di velocità imposte dal suo degrado. Il nuovo armamento contribuisce ad un *up-grading* infrastrutturale in virtù dell'allineamento alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità. Inoltre il rinnovo dell'armamento contribuirà ad un deciso recupero in termini di competitività del servizio ferroviario, attraverso l'innalzamento della velocità commerciale (in combinato disposto con l'installazione del SCMT) e la definizione di un modello di offerta più efficace.

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

Dai primi rilievi condotti nel mese di marzo del 2017 sono emerse forti criticità con riguardo agli impianti di armamento che hanno comportato da una parte l'adozione di misure mitigative (restrizioni di velocità) e dall'altra l'avvio di una prima tranche di interventi per l'immediata messa in sicurezza e per il ripristino delle condizioni minime di efficienza. In particolare l'armamento della rete presentava notevoli fenomeni di degrado dei materiali, delle connessioni e deformazioni geometriche. Tali condizioni hanno imposto l'adozione di ulteriori restrizioni di velocità lungo l'intera Rete. Gli interventi vengono realizzati dal Gestore Infrastruttura RFI – su incarico di soggetto tecnico da parte di FSE Srl - mediante propri accordi quadro (affidati, secondo le regole di evidenza pubblica previste per i settori speciali dal codice dei contratti, ad imprese iscritte nel sistema di qualificazione di RFI) e successivi contratti applicativi.

In particolare si fa presente che:

- Gli accordi quadro hanno ad oggetto la realizzazione di lavori indicati in modo ampio e a carattere pluriregionale. Sotto il profilo tecnico dettagliano, invece, le modalità lavorative, le specifiche tecniche, i prezzi di riferimento ed il relativo ribasso offerto dall'appaltatore, i sistemi di controllo e di collaudo, sia in modo espresso sia richiamando esplicitamente le procedure e le prescrizioni operative di volta in volta emanate dal Gestore.
- Ciascun contratto applicativo individua puntualmente il singolo intervento, definendo i tempi ed eventuali caratteristiche particolari del lavoro. Indica altresì il prezzo stimato d'appalto e gli oneri della sicurezza, fermo restando che le lavorazioni sono pagate a misura mediante applicazione dei prezziari indicati nell'accordo quadro applicati alle misure rilevate in campo dalla Direzione Lavori.

L'intervento prevede il risanamento con asportazione totale della massicciata e sostituzione con pietrisco di 1ª categoria, il rinnovamento del binario mediante utilizzo di rotaie profilo 60 E1, traverse RFI 230, costruzione della banchina pedonabile "sentiero" mediante ballast ferroviario calcareo, come

ADDENDUM AL PO FSC 2014-2020 - Scheda n° 6

base ossatura, e detrito di cava compattato e il rinnovamento dei deviatori mediante utilizzo di deviatori con armamento pesante 60 E1, traverse e traversoni in c.a.p.

Gli interventi riguardano il rinnovo binari e deviatori sulle seguenti tratte:

- Bari - Putignano (via Casamassima)
- Putignano - Martina Franca;

oltre al rinnovo dei soli deviatori sulle tratte:

- Noicattaro - Putignano (tratta Bari - Putignano via Conversano)
- Martina Franca - Taranto.

Si precisa che restano escluse le tratte Bari Sud Est - Mungivacca e Cippo km 23 - Turi, lungo la linea Bari - Putignano (via Casamassima), in quanto finanziate nell'ambito del progetto *"Armamento anello di Bari"*, a valere su fondi POR PUGLIA 2014-2020, e la tratta Bari Mungivacca - Noicattaro, in quanto finanziata nell'ambito del progetto *"Raddoppio del binario incluso interrimento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso in galleria artificiale lungo l'attuale sede"*, a valere sui fondi POC PUGLIA 2007-2013 ed FSC 2014-2020 *"Patto per la Puglia"*.

LAVORI DI ARMAMENTO

STATO DI AVANZAMENTO PROGETTUALE

| Livello di progettazione | Disponibilità (SI/NO) | Disponibilità della Progettazione (Data/Previsione data) | Approvazione della progettazione (Data/Previsione data) |
|---------------------------|-----------------------|--|---|
| Studio di fattibilità | N.A. | N.A. | N.A. |
| Progettazione preliminare | N.A. | N.A. | N.A. |
| Progettazione definitiva | N.A. | N.A. | N.A. |
| Progettazione esecutiva | SI | 14/07/2020 | 14/07/2020 |

BREVE DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

Al termine della realizzazione dell'intervento sono attesi i seguenti risultati:

- Riduzione dei tempi di percorrenza, che saranno valutati in base all'incremento della velocità massima di tracciato, per l'eliminazione dei rallentamenti attuali legati allo stato di degrado dell'armamento;
- L'incremento dei livelli di affidabilità e regolarità del servizio, che sarà misurato in termini di incremento degli indici di puntualità sulle tratte interessate dall'intervento.
- Miglioramento della qualità del servizio, che sarà misurato attraverso l'indice di *customer satisfaction*.

INDICATORE DI RISULTATO

| Descrizione | Valore Attuale (2020) | Valore target (2024) |
|-------------|-----------------------|----------------------|
|-------------|-----------------------|----------------------|

ADDENDUM AL PO FSC 2014-2020 - Scheda n° 6

| | | |
|--|-----|-------|
| VELOCITA' - RIDUZIONE TEMPI DI VIAGGIO | 38 | 38-47 |
| REGOLARITA' | 99% | 99% |
| PUNTUALITA' | 86% | 95% |
| QUALITA' - CUSTOMER SATISFACTION | 64% | 76% |

| INDICATORE DI REALIZZAZIONE | |
|-----------------------------|----------|
| Descrizione | Previsto |
| Km RETE ADEGUATA/POTENZIATA | Km 129 |

| CRONOPROGRAMMA E PIANO DELLA SPESA PER ANNUALITA' | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|------|----|-----|----|------|----|-----|----|------|----|-----|----|------|----|-----|----|------|----|-----|----|------|----|-----|----|
| | | 2018 | | | | 2019 | | | | 2020 | | | | 2021 | | | | 2022 | | | | 2023 | | | |
| | | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| a) | RINNOVO BINARIO e DEVIATOI TRATTA MUNGIVACCA – Km 23 (via Casamassima) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) | RINNOVO BINARIO e DEVIATOI TRATTA TURI - PUTIGNANO (via Casamassima) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) | RINNOVO BINARIO e DEVIATOI TRATTA PUTIGNANO - MARTINA F. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| d) | RINNOVO DEVIATOI TRATTE MARTINA F. - TARANTO C.le e NOICATTARO - PUTIGNANO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO (TIRAGGIO) | |
|---|----------------------|
| ANNO | IMPORTO (€) |
| Consuntivo al 2019 | 46.654.000 |
| 2020 | 15.346.000 |
| 2021 | 6.000.000 |
| 2022 | 2.000.000 |
| Totale | 70.000.000,00 |

| STRUMENTO ATTUATIVO |
|------------------------|
| Convenzione MIT DG TPL |