



**INDICAZIONI DI SINTESI DEL REPORT PER LA VALUTAZIONE “IN  
ITINERE” POR PUGLIA 2014 – 2020 “TRASPORTI”**

**Obiettivo specifico 7.1 “Potenziare l’offerta ferroviaria e migliorare il servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza” (Obiettivo Specifico POR: 7a)**

**Obiettivo specifico 7.3 “Potenziare il sistema ferroviario regionale, l’integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale” (Obiettivo Specifico POR: 7c).**

**Marzo 2023**

**INDICE**

**Pagine**

<b>1. Premessa</b>	<b>3</b>
<b>2. Indicazioni di sintesi della valutazione in itinere</b>	<b>3</b>
<b>3. Fabbisogni e prospettive per il nuovo ciclo di programmazione 2021-2027</b>	<b>16</b>

## **1. PREMESSA**

Il report è stato elaborato in esecuzione dell'incarico della Regione Puglia per la “*Realizzazione del servizio di supporto specialistico al NVVIP nelle attività di raccolta dati, interviste ed elaborazione dei relativi testi per le valutazioni in itinere in materia di trasporti ed infrastrutture sociali*” del PO FESR-FSE 2014-2020<sup>1</sup>.

La valutazione in itinere in materia di “Trasporti” ha riguardato, in modo particolare, i seguenti due obiettivi specifici del PO FESR-FSE 2014-2020:

- Obiettivo specifico 7.1 “Potenziare l’offerta ferroviaria e migliorare il servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza” (Obiettivo Specifico POR: 7a);
- Obiettivo specifico 7.3 “Potenziare il sistema ferroviario regionale, l’integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale” (Obiettivo Specifico POR: 7c).

La valutazione in itinere è articolata in due temi e in 10 domande valutative, che sono state raggruppate in quattro ambiti: *Stato di attuazione dei progetti, Efficacia ed Efficienza Amministrativa, Risultati conseguiti e Comfort e Sicurezza*.

Sotto il profilo metodologico la valutazione si compone di due parti: una basata su analisi e dati quantitativi, una seconda - più di natura qualitativa - basata su 11 interviste a testimoni privilegiati della Regione Puglia, dei Soggetti Attuatori degli interventi (Ferrotramviaria S.p.A., Ferrovie Appulo Lucane S.r.l, Ferrovie Sud Est S.p.A., Trenitalia) e dei soggetti definiti Custom (Associazioni di utenti e l’Amministrazione Comunale di Andria).

## **2. INDICAZIONI DI SINTESI DELLA VALUTAZIONE IN ITINERE**

### **2.1 Stato di attuazione dei progetti**

La dotazione delle misure 7.1 e 7.3 è di 284,5 milioni di euro a seguito della manovra regionale anti-Covid-19 del 2020 che ha ridotto la dotazione finanziaria della misura 7.3 di 32 milioni di euro: da *171 Meuro a 139 Meuro*. La rimodulazione non ha comportato una riduzione del numero di progetti finanziati, tranne per uno: *Lavori di*

---

<sup>1</sup> DGR n. 669 del 11/05/2022 e successiva Convenzione sottoscritta il 7 luglio 2022 tra la Regione Puglia e la Fondazione IPRES

*realizzazione del sottosistema di terra (SST) SCMT Encoder tratta Barletta-Andria, spostato nel ciclo di programmazione 2021-2027.*

Sotto il profilo dell'attuazione finanziaria, al 30 settembre 2022, gli impegni giuridicamente vincolanti ammontano a 119,5 milioni di euro, mentre i pagamenti sono 47,6 milioni di euro.

I progetti finanziati con la misura 7.1 sono sei. Altri progetti previsti, di minore dimensione, non sono stati attivati poiché presentavano un elevato rischio in termini di capacità realizzativa per diversi motivi: cambiamenti nei programmi di attuazione delle nuove fermate con i relativi interventi sui parcheggi; il subentro di nuove Amministrazioni comunali che hanno richiesto la revisione dei progetti con nuove prescrizioni per aspetti paesaggistici e ambientali.

La misura 7.3 consta di 13 interventi.

Le quote percentuali dei pagamenti in rapporto agli impegni giuridicamente vincolanti sono nettamente differenti tra le opere infrastrutturali e gli acquisti del materiale rotabile: la differenza oscilla intorno a 30 punti percentuali circa, in favore del materiale rotabile. Ciò è da attribuire alla maggiore complessità degli interventi di natura infrastrutturale.

Al 30 settembre 2022 risultano conclusi 6 progetti, in corso di realizzazione sono 11, in fase di avvio sono due progetti.

Il contributo del PO FESR-FSE 2014-2020 è stato tutto sommato positivo, soprattutto avendo concentrato gli interventi sui sistemi di sicurezza delle linee ferroviarie e del materiale rotabile, anche alla luce del gravissimo incidente accaduto nel 2016 sulla linea gestita da Ferrotramviaria S.p.A. Corato-Andria. L'aver portato a realizzazione il raddoppio e la messa in sicurezza della tratta Corato - Andria e alcune tratte tra Bari-Ruvo-Corato, l'interramento della linea in Andria, con le tre nuove stazioni, può essere considerato un risultato significativo.

Il Grande Progetto di Ferrotramviaria S.p.A. permetterà la prima interconnessione fisica delle reti ferroviarie con RFI, che potrà incidere in modo strategico sul sistema della mobilità regionale.

Il Grande Progetto prevede un importante intervento nella Città di Andria, particolarmente complesso e di notevole dimensione: interramento in trincea della linea ferroviaria dalla stazione Sud – Andria con una graduale discesa fino a 7 metri di profondità e con la fermata della stazione Centrale interrata, proseguendo sempre in trincea fino alla nuova stazione Andria-nord, per circa 2 Km. Per superare la criticità di

un interramento in trincea e non in galleria, che comunque divide la città, la nuova Amministrazione Comunale ha proposto alcune modifiche ed integrazioni progettuali all'intervento di infrastrutturazione ferroviaria per consentire un possibile coordinamento con i progetti urbanistici e della mobilità complessiva della città.

Si riscontrano buoni investimenti nei sistemi di sicurezza pur con diverse lentezze e con l'utilizzo ancora di locomotori non elettrici, con un impatto negativo sull'ambiente.

Viene evidenziata l'opportunità di un maggior coinvolgimento delle Amministrazioni locali nei percorsi decisionali sulle operazioni di infrastrutturazione ferroviaria, in particolare nella costruzione di nuove stazioni/fermate e/o nel loro ammodernamento al fine di organizzare meglio le condizioni dei trasporti pubblici locali e della rete dei percorsi per una mobilità diversificata (biciclette, monopattino, car sharing, ecc.).

## **2.2 Efficacia ed Efficienza Amministrativa**

L'organizzazione amministrativa per l'implementazione del programma si basa sulla ripartizione delle responsabilità tra Autorità di Gestione del programma e gli altri livelli di responsabilità. Sostanzialmente si può distinguere: responsabilità della policy (che fa capo ai dipartimenti regionali), responsabilità dell'azione e responsabilità della sub-azione. A ciascun livello di responsabilità si possono associare alcuni compiti relativi alla verifica dell'andamento dell'azione. Tra i tre livelli di responsabilità vi sono interazioni informali e formali.

Questa organizzazione e questi momenti "formali" ed informali consentono di avere una conoscenza sufficientemente costante circa lo stato di attuazione degli interventi e delle eventuali criticità che si possono riscontrare.

Questa attività, per quanto riguarda i Soggetti Attuatori degli interventi di infrastrutturazione ferroviaria regionale, viene integrata da relazioni periodiche di attuazione degli interventi con il controllo della relativa tempistica.

La procedura amministrativa attivata è di natura ibrida:

- i progetti ereditati dalla precedente programmazione 2007-2013 sono stati acquisiti attraverso deliberazioni regionali;
- i progetti della programmazione 2014-2020 sono stati avviati, invece, attraverso procedure negoziate con i soggetti Attuatori e Gestori delle reti.

Sotto il profilo delle procedure vanno distinti nettamente gli interventi per l'acquisizione del materiale rotabile dagli interventi infrastrutturali; con riferimento a questi ultimi è necessario distinguere quelli particolarmente complessi da quelli con minore complessità.

Per l'acquisizione del *materiale rotabile* non si sono riscontrati particolari problemi per le procedure di gara; qualche criticità in più si è manifestata per l'iter autorizzativo per la messa in funzione dei nuovi treni.

Per gli interventi di *natura infrastrutturale*, di particolare complessità è il Grande Progetto Area metropolitana Nord Barese, con l'interramento della linea nell'area urbana di Andria con le tre stazioni di cui due (Andria Centro e Andria Nord) sotterranee. In questo caso i progetti sono monitorati con una certa sistematicità e continuità. Ci sono incontri tecnici con i Referenti di Ferrotramviaria almeno una volta al mese. Qualora si riscontrino problemi importanti che influenzano la tempistica per la realizzazione dei progetti, si condividono documenti formali attraverso verbali, note di richieste di chiarimenti, eventuali prescrizioni, ecc.

Non si ravvisano criticità circa lo stato di attuazione dei progetti di investimento per l'attrezzaggio del materiale rotabile. Non vi sono problemi con la Regione in merito alla gestione del disciplinare esecutivo e del finanziamento.

Le procedure di acquisto dei treni finanziati dal PO FESR-FSE sono state oggetto di Audit da parte della Regione, ma non sono stati riscontrate non conformità tali da pregiudicare l'avanzamento.

Maggiori criticità si sono riscontrate per la realizzazione degli interventi di infrastrutturazione ferroviaria. Queste si possono in:

- rischi nella fase di progettazione: iter autorizzativo di una molteplicità di soggetti coinvolti per le proprie competenze: i Comuni per la necessità, spesso, di varianti urbanistiche, pareri diversi; Sovrintendenze per le diverse autorizzazioni e pareri, altri Soggetti con competenze ambientali e paesaggistiche, ecc.;
- rischi nelle procedure di gara, con gli esiti soggetti a ricorsi da parte dei partecipanti con allungamento dei tempi per il pronunciamento dei giudizi definitivi;
- non continuità amministrativa nelle scelte localizzative degli interventi concordati con amministrazioni precedenti; spesso, si deve rifare il percorso autorizzativo.

Un'altra criticità è stata individuata con il Grande Progetto Area Metropolitana Nord Barese. La programmazione degli interventi del Grande Progetto abbraccia due programmazioni 2007-2013 e 2014-2020, con alcuni interventi a farsi nella programmazione 2021-2027. Probabilmente il modello applicato di unico progetto con molti lotti ha mostrato tanti problemi nella fase attuativa. Anzitutto ha limitato la possibilità di progettare e realizzare in parallelo gli interventi.

Altre criticità che sono emerse di recente, riguardano gli incrementi notevoli dei costi delle materie prime che hanno fatto lievitare gli importi di tutti i progetti ancora in essere. Questi incrementi dei costi sono stati coperti con le risorse rinvenienti dalle economie di aggiudicazione delle opere.

Un'altra criticità è connessa alle nuove procedure autorizzative rinvenienti dalla recente costituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle

Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) a seguito della riforma del sistema di controllo e vigilanza nazionale dal Ministero dei Trasporti.

In merito a questa innovazione istituzionale e autorizzativa, vi è stato anche una sorta di processo di “*apprendimento in corsa*” da parte dei Soggetti Attuatori con il cambio degli organismi nazionali di controllo, nuove regolamentazioni e protocolli autorizzativi.

### **2.3 Risultati conseguiti**

I target quantitativi delle misure di intervento: *Lunghezza delle linee ferroviarie oggetto di interventi di messa in sicurezza; Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata* alla conclusione degli interventi in corso saranno sostanzialmente raggiunti.

Per quanto riguarda il PO FESR-FSE 2014-2020, in particolare, gli indici osservati riguardano l'estensione dei binari in lunghezza di km, la lunghezza delle linee ferroviarie oggetto di interventi di messa in sicurezza, le unità di beni acquistati. La misura 7.1 prevede lavori di messa in sicurezza per oltre 33 Km (anche su linee interrato, con raddoppio di binari e fronte stazione). I lavori relativi alla misura 7.3 sono monitorati dall'indicatore concernente l'estensione in lunghezza che prevede lavori su oltre 130 km di binari. Il materiale rotabile acquistato è di 11 tra treni e locomotori.

Con riferimento agli interventi in esecuzione del Grande Progetto Nord Barese da parte di Ferrotramviaria S.p.A., ad integrazione dei dati target del PO FESR 2014-2020 per l'asse VII, si sono rilevati direttamente i principali dati di realizzazione, articolati per contenuto progettuale: interventi di raddoppio dei binari, lunghezza linea di interrimento in trincea, Km di linea con interventi per la sicurezza SCMT, stazioni ristrutturate (2) e nuove stazioni (1), passaggi a livello soppressi, Km di piste ciclabili (2), Nuove piazzole di sosta per i mezzi di trasporto pubblico su gomma (7).

Con riferimento agli interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, *Ferrovie Sud Est* i principali risultati in fase di conseguimento sono i seguenti: SCMT Anello di Bari -88 km; IS/SCMT Manduria - 49,30 km; Potenziamento Armamento Linea Bari - Taranto (fase 1) - 14,7 k); linea elettrificata al 2022 (circa 10% del totale) da Bari Centrale a Putignano Via Casamassima.

Con riferimento agli interventi in materia di infrastrutture ferroviarie da parte di *Ferrovie Appulo Lucane*, i principali risultati in fase di conseguimento sono i seguenti: Rinnovo dell'armamento di diverse tratte sulla linea Bari/Matera - 27,2 Km; Raddoppio della linea ferroviaria tra le stazioni di Palo e di Città di Modugno e in corrispondenza della stazione di Mellitto (Comune di Grumo Appula) – target 12 Km,

in fase di esecuzione per proroga sui tempi di conclusione previsti attualmente a fine 2023; Recinzione del sedime ferroviario tra Toritto e Altamura – 24 Km.

*Trenitalia S.p.A.* ha la gestione di 3 treni Jazz acquistati dalla Regione Puglia (soggetto proprietario), ceduti mediante un contratto di comodato d'uso. I costi di manutenzione ordinaria sono a carico di Trenitalia; i costi di manutenzione straordinaria sono a carico di Regione Puglia.

Il flusso di utenti dei servizi di trasporto ferroviario regionale, dopo un forte calo del 2020, dovuto alla pandemia da COVID-19, ha manifestato una ripresa già nel 2021, continuata e accentuata nel 2022.

#### **2.4 Comfort, Soddisfazione e Sicurezza**

Il Contratto di servizio relativo al trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale stipulato tra Regione Puglia e Soggetti Gestori delle linee ferroviarie di interesse regionale prevede espressamente degli impegni da parte del Soggetto Gestore a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dall'utenza. Il rispetto delle condizioni minime di qualità e degli obiettivi di efficacia ed efficienza del servizio prestato è verificato attraverso il monitoraggio dei servizi della qualità erogata.

Il Soggetto Gestore deve effettuare, almeno due indagini all'anno, in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dall'utenza, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione ed all'individuazione dei necessari adeguamenti degli standard qualitativi di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, il Soggetto gestore, deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità. In merito alla soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario da parte degli utenti, l'Accordo di Partenariato 2014-2020 prevede l'indicatore del "Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario" calcolato come "*Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate (frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio) sul totale degli utenti del servizio*". Per quanto riguarda la Puglia, si osserva un notevole incremento del grado di soddisfazione passando dal 43,8% del 2012 al 60,2% del 2021. Tale dinamica è superiore a quella media delle Regioni meno sviluppate, ma ancora leggermente inferiore a quella media nazionale.

*Ferrovie del Sud Est* evidenzia come tra il 2019 e il 2021 tutti i fattori di qualità osservati manifestino un trend sempre in crescita. In particolare, la *sicurezza del viaggio* e la *cortesia del personale* riscuotono livelli di soddisfazione vicini al 90% a fronte dei *tempi di*



*percorrenza* che, di contro, fanno segnare il più basso livello di soddisfazione tra gli utenti.

*Ferrovie Appulo Lucane* realizza le indagini di Customer Satisfaction in modalità “*face to face*”, permettendo di ottenere dati qualitativamente elevati. Con riferimento ai principali fattori della qualità, la percentuale di soddisfazione della clientela per gli anni 2019-2021 evidenzia trend medi compresi tra il 65 e 85%.

*Trenitalia*, mediante Istituti di ricerca esterni, selezionati attraverso procedure competitive a rilevanza pubblica, effettua periodicamente durante l'anno ricerche di mercato per analizzare il livello di soddisfazioni dei propri clienti relativamente alle varie fasi del viaggio. Tutti i fattori di qualità osservati manifestano un trend sempre in crescita nei 2 periodi 2019-2020 e 2021-22. In termini comparativi il fattore con la maggiore quota di soddisfazione della clientela è quello della *permanenza a bordo*. Altrettanto buoni sono i fattori concernenti il *comfort* e le *informazioni a bordo*. La *puntualità* resta ancora un fattore da migliorare ma che comunque registra un gradiente di soddisfazione in crescita da parte degli utenti.

In generale, con l'acquisto di nuovo materiale rotabile i livelli di comfort sono molto migliorati. Inoltre, con gli interventi per la sicurezza dei treni e del controllo Marcia-Treno, l'affidabilità del servizio è notevolmente aumentata. Rimane ancora la questione della bassa velocità dei treni, dovuta ai molti passaggi a livello ancora in essere.

I nuovi treni, in genere, sono accessibili ai disabili, ma sono poche le stazioni che hanno abbattuto le barriere architettoniche. Pertanto, il disabile ha la necessità di essere accompagnata per viaggiare in treno. Infatti, è richiesta una prenotazione del viaggio in treno per queste persone.

Procede il trasporto integrato: *treno + bici*, consentito dal rinnovo del parco rotabile. Sono in programma ampliamenti delle disponibilità di posti, a scapito dei posti per passeggeri. Tuttavia, è stata espressa l'opinione che le bici non dovrebbero essere caricate a bordo ma ci deve essere la disponibilità presso opportune infrastrutture esterne in prossimità delle stazioni (velostazioni). Questa strategia potrebbe garantire un certo risparmio delle risorse regionali per il sussidio per le bici, da ricollocare per la costruzione di più velostazioni e diponibilità di bici nelle stesse. Il trasporto di bici a bordo crea qualche disagio del servizio infrasettimanale per i pendolari, molto meno nei week end.

Per quanto riguarda l'aspetto relativo all'integrazione dei servizi tra i diversi Gestori del servizio ferroviario, si possono distinguere due forme di integrazione/interconnessione

tra le diverse reti ferroviarie regionali: interoperabilità, con una valenza di natura infrastrutturale e intermodalità con una valenza più orientata al servizio.

Per quanto riguarda l'interoperabilità, questa ha uno sviluppo tra Ferrotramviaria e RFI nello scalo di Bari-Lamasinata-Fesca e nella stazione di Barletta. Nel primo caso è in fase di realizzazione l'infrastruttura necessaria e le relative richieste di autorizzazione e certificazioni da parte dei soggetti competenti, ma dovrebbe essere operativa entro il 2023 tra Bari e Andria. Nel secondo caso, sono previsti interventi di raddoppio e interoperabilità con RFI e dovrebbe entrare in funzione entro il 2026-2027 (progetto finanziato con fondi PNRR).

La rete ferroviaria aziendale delle Ferrovie Sud Est S.p.A (acquisita dal 2016 da Rete Ferroviaria Italiana – RFI) è interconnessa a quella di R.F.I. nelle stazioni di Bari Centrale, Lecce, Taranto e Francavilla Fontana. La rete ferroviaria è interconnessa con i propri servizi automobilistici tra la stazione di Erchie-Torre S. Susanna e gli omologhi centri abitati, tra Adelfia e Noicattaro.

Più avanzata è la fase di intermodalità. Sono state realizzate efficaci procedure di integrazione tariffaria delle soluzioni di viaggio soprattutto tra Trenitalia e le altre concessionarie insistenti sul territorio regionale.

Per quanto riguarda la sicurezza, se da un lato, sta migliorando quella connessa alle tecnologie più recenti sul trasporto, sul materiale rotabile, dall'altro, si segnalano criticità circa la messa in sicurezza dei binari nelle aree esterne ai centri urbani, soprattutto nelle aree rurali.

Domanda valutativa	Indicazioni emerse – Aspetti positivi	Indicazioni emerse – Elementi di criticità
<p>A.1 Quali tipologie di interventi sono state realizzate sul territorio regionale?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raddoppio binario: aumento delle corse e della velocità dei treni regionali.</li> <li>• Aumento dei sistemi di sicurezza Marcia – Treno sulle tratte ferroviarie oggetto di intervento: SCMT.</li> <li>• Parcheggio di interscambio: migliore accessibilità.</li> <li>• Eliminazione passaggi a livello: sicurezza, minor impatto ambientale, minor tempo di percorrenza.</li> <li>• Treni: aumento della flotta e dell’offerta, del comfort e della sicurezza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interramento in trincea che risolve solo parzialmente la “permeabilità” tra le diverse aree nella città di Andria, con ricadute sul traffico e accessibilità.</li> <li>• Rischi nella fase di progettazione: iter autorizzativo di una molteplicità di soggetti coinvolti.</li> <li>• Rischi nelle procedure di gara, con gli esiti soggetti o a ricorsi: allungamento dei tempi.</li> <li>• Rincarì energetici e aumento dei costi delle materie prime e delle forniture.</li> </ul>
<p>A.2 Le risorse finanziarie rese disponibili attraverso il POR 2014-20 risultano sufficienti per il conseguimento degli obiettivi?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le risorse del POR sono risultati sufficienti per quasi tutti gli interventi ed hanno consentito: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ estensione dei sistemi di sicurezza (SCMT);</li> <li>▪ ammodernamento delle linee ferroviarie con l’armamentario ferroviario;</li> <li>▪ raddoppio di diverse linee ferroviarie con la relativa elettrificazione;</li> <li>▪ alcuni interventi sulla sicurezza e per l’acquisto di nuovo materiale rotabile sono stati finanziati anche con altri risorse</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Progetti di minori dimensioni del Grande Progetto, ereditati dalla precedente programmazione 2007-2013 non sono stati avviati per incertezza sui tempi di realizzazione e per copertura finanziaria.</li> <li>• Il fabbisogno di interventi sulla rete ferroviaria regionale è superiore alla disponibilità del PO FESR – FSE 2014-2020. Una parziale copertura è prevista con le risorse del prossimo ciclo di programmazione e di altri programmi in essere (PNRR, PNC, FSC 2014-2020 e successivi anni).</li> </ul>

<p>A.3 La procedura amministrativa utilizzata si è rivelata adeguata al conseguimento degli obiettivi specifici 7.a e 7.c e, più in generale, del POR Puglia 2014-2020?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La procedura amministrativa ha consentito di tenere sotto controllo la tempistica e il raggiungimento degli obiettivi attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ripartizione delle responsabilità e compiti tra Autorità di Gestione e gli altri livelli dell'Amministrazione regionale in termini di: policy, azione, sub-azione;</li> <li>▪ riprogrammazione dei progetti ereditati dal precedente ciclo di programmazione (Grande Progetto dell'Area Metropolitana Nord Barese) acquisiti attraverso deliberazioni regionali;</li> <li>▪ progetti nuovi della programmazione 2014-2020 sono stati avviati attraverso procedure negoziate con i soggetti Attuatori e Gestori delle reti.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Complessità della gestione e attuazione degli interventi del Grande Progetto che si estendono su tre cicli di programmazione.</li> <li>• Ritardi progettuali sono da ricercare in diversi fattori: a) concessione delle autorizzazioni amministrative; b) ripensamento dei progetti anche in seguito al cambio delle Amministrazioni Comunali; c) ricorsi dei soggetti non aggiudicatari; d) difficoltà nella definizione di un cronoprogramma puntuale in funzione dei tempi degli appaltatori.</li> <li>• “<i>Apprendimento in corsa</i>” da parte dei Soggetti Attuatori con il cambio degli organismi nazionali di controllo e di autorizzazione e di nuove regolamentazioni e protocolli autorizzativi.</li> </ul>
<p>A.4 I tempi di realizzazione degli interventi completati, con specifico riferimento all'acquisizione di nuovi treni, sono risultati congruenti con la natura e l'entità degli investimenti?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Per l'acquisizione del materiale rotabile non si sono riscontrati particolari problemi per le procedure di gara.</li> <li>• L'ammodernamento del materiale rotabile fa parte di un programma regionale che prevede anche altre fonti di finanziamento (FSC 2014-2020, PNRR e PNC, Nuovo ciclo di programmazione, Contratti di servizi con i Gestori delle linee ferroviarie regionali).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempi lunghi per l'intero iter dall'approvazione del progetto alla messa in funzione del materiale rotabile.</li> <li>• Nuovi protocolli autorizzativi per la messa in funzione dei nuovi treni.</li> <li>• Aumento dei prezzi delle forniture e dei tempi di consegna.</li> </ul>

<p>A.5 Lo stato di avanzamento delle attività corrisponde alla tempistica prevista?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La valutazione di fattibilità anche dei tempi di realizzazione prima del finanziamento del progetto ha consentito di evitare di avviare progetti con elevato rischio e rispettare l'originario cronoprogramma.</li> <li>• Copertura del fabbisogno addizionale di risorse per i maggiori aumenti dei costi energetici e delle forniture con l'utilizzo delle economie di gara.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ritardi si sono verificati per i progetti più complessi di infrastrutturazione ferroviaria (vedi Grande Progetto) soprattutto nella fase della progettazione.</li> <li>• La tempistica è stata ridefinita e i progetti ammessi a finanziamento dovrebbero assicurare il rispetto dei tempi previsti per la conclusione del programma nel dicembre 2023.</li> <li>• L'aumento dei costi energetici e delle forniture ha richiesto una fase di negoziazione per la relativa copertura nell'ambito del programma.</li> </ul>
<p>A.6 È stato necessario modificare il programma originario previsto per la realizzazione degli interventi per tenere conto delle condizioni contingenti determinate dalla riprogrammazione delle attività a seguito delle misure di contenimento della pandemia Covid 19?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La riprogrammazione ha riguardato la misura 7.3, che da 14 progetti ne ha finanziati 13. Quello rimasto dovrebbe trovare capienza finanziaria nel nuovo ciclo di programmazione 2021-2027.</li> <li>• Si sono verificati ritardi di 36 e 24 mesi per 4 progetti, di cui due per acquisizione di treni e automotrici bidirezionali.</li> <li>• La conclusione di questi progetti è comunque prevista per la fine del 2023.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La riprogrammazione delle risorse per interventi di contrasto al Covid 19 del 2020 ha riguardato un solo intervento della misura 7.3, riprogrammato nel ciclo di programmazione 2021-2027.</li> <li>• La concessione della proroga è da attribuire a diversi fattori: revisione dei progetti esecutivi su indicazioni delle Amministrazioni; chiusura delle attività nel periodo di lockdown; difficoltà e maggiori costi nelle forniture dei materiali; minore domanda del servizio.</li> </ul>
<p>B.1 In che misura sono stati raggiunti gli obiettivi di servizio?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raddoppio dei binari.</li> <li>• Aumento degli standard di sicurezza sulla rete e sui treni.</li> <li>• Ammodernamento importante del parco rotabile.</li> <li>• Potenziamento della intermodalità e della interoperabilità.</li> <li>• Contenimento dell'impatto ambientale.</li> <li>• Una buona pratica può essere considerata l'integrazione degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie e la</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non si evidenziano particolari criticità, anche considerando la riduzione delle risorse disponibili per la misura 7.3. Si sono utilizzate le economie rinvenienti dai ribassi nelle gare, per finanziare i progetti e coprire gli aumenti dei costi.</li> <li>• Una maggiore cooperazione e interconnessione tra interventi sulle infrastrutture ferroviarie e le interferenze con la viabilità urbana (caso Andria).</li> </ul>



	interconnessione con la viabilità in ambito urbano delle FAL con il Comune di Bari.	
--	---	--

B.1 In che misura sono stati raggiunti gli obiettivi di servizio?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raddoppio dei binari.</li> <li>• Aumento degli standard di sicurezza sulla rete e sui treni.</li> <li>• Ammodernamento importante del parco rotabile.</li> <li>• Potenziamento della intermodalità e della interoperabilità.</li> <li>• Contenimento dell'impatto ambientale.</li> <li>• Una buona pratica può essere considerata l'integrazione degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie e la interconnessione con la viabilità in ambito urbano delle FAL con il Comune di Bari.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non si evidenziano particolari criticità, anche considerando la riduzione delle risorse disponibili per la misura 7.3. Si sono utilizzate le economie rinvenienti dai ribassi nelle gare, per finanziare i progetti e coprire gli aumenti dei costi.</li> <li>• Una maggiore cooperazione e interconnessione tra interventi sulle infrastrutture ferroviarie e le interferenze con la viabilità urbana (caso Andria).</li> </ul>
B.2 Quanta parte della domanda di trasporto su strada è ipotizzabile che possa essere deviata sulla modalità ferroviaria grazie al miglioramento della interoperabilità delle ferrovie regionali?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nel corso del 2021 e nel primo semestre del 2022 è aumentato il trasporto locale su ferrovia, in alcuni casi superando i valori pre-pandemia.</li> <li>• Il rinnovo del parco rotabile sembra influire positivamente sia sull'aumento della domanda del servizio di trasporto ferroviario sia dello spostamento dalla gomma al treno.</li> <li>• Aumento dei servizi di intermodalità tra i diversi gestori e tra le diverse modalità di trasporto.</li> <li>• FSE S.p.A. è già</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Molti degli interventi sulla rete, sulla sicurezza e sulle stazioni sono in corso e si concludono nel 2023, dopo questa data sarà possibile apprezzare lo spostamento della domanda.</li> <li>• L'intervento deve essere completato con i servizi di intermodalità per i nodi di interscambio, che sono prevalentemente di competenza delle Amministrazioni Comunali.</li> <li>• L'interoperabilità fisica è più complessa e richiede tempi più lunghi. Riguarda soprattutto RFI e Ferrotramviaria. È in fase di</li> </ul>



	<p>interconnessa con RFI in corrispondenza delle stazioni di Bari Centrale, Lecce, Taranto e Francavilla Fontana; può favorire lo spostamento di una quota della domanda di traffico verso il trasporto ferroviario nella fase di ripresa post-COVID.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Una ripresa significativa del traffico locale passeggeri su ferrovia si riscontra nel 2022, dopo la fase critica del periodo pandemico 2020-2021.</li> </ul>	<p>conclusione nello scalo di Bari-Lamasinata-Fesca; tempi più lunghi ci sono nella stazione di Barletta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La pandemia del periodo 2020-2021 ha determinato una forte riduzione del traffico locale passeggeri su ferrovia.</li> </ul>
<p>B.3 Quali miglioramenti qualitativi dei servizi ferroviari sono stati raggiunti a seguito dell'implementazione degli interventi specifici (con particolare riferimento all'introduzione dei nuovi treni)?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puntualità, maggiore frequenza delle corse, maggiore velocità per tratta.</li> <li>• Intermodalità.</li> <li>• Maggiore comfort e sicurezza sui nuovi treni.</li> <li>• Incremento della tecnologia di bordo.</li> <li>• Riduzione dei tempi di percorrenza.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziamento di alcuni aspetti: pulizia interna dei mezzi, pulizia esterna dei mezzi, tariffe, scarsa disponibilità di rastrelliere per biciclette, facilità nel reperire i biglietti, servizio di bigliettazione on-line.</li> <li>• Accessibilità dei treni ai disabili, poche le stazioni che hanno abbattuto le barriere architettoniche.</li> </ul>
<p>B.4 Quali saranno gli effetti attesi in tema di sicurezza?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il PO FESR-FSE 2021-2027 ha potenziato i sistemi di sicurezza sulla rete e sui treni.</li> <li>• La sicurezza sulla rete già con gli interventi previsti e quelli conclusi è già aumentata.</li> <li>• Nel nuovo ciclo di programmazione continueranno gli interventi per la sicurezza.</li> <li>• Si può attendere un aumento del trasporto pubblico locale ferroviario, soprattutto in connessione con: a) aumento della "velocità commerciale" dei treni; b) interventi tecnologici e di attrezzamento degli spazi nei nodi di interscambio: stazioni ferroviarie, porti e aeroporti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il fabbisogno di interventi non è stato soddisfatto completamente in materia di sicurezza. Tuttavia, la nuova programmazione, per orientamento comunitario, sarà in parte "complementare" agli interventi previsti nel PNRR, nel Programma Complementare al PNRR e nel FSC.</li> <li>• Gli interventi sulla sicurezza sono in evoluzione e si prevede una sorta di processo di adeguamento agli standard sempre più elevati in base alla tecnologia disponibile.</li> <li>• Sulla percezione della sicurezza nel trasporto pubblico ha inciso in modo rilevante l'insicurezza da contagio COVID soprattutto</li> </ul>

		<p>nel 2020 e nel 2021. Una ripresa si osserva nel 2022. Tuttavia, il “fabbisogno di qualità” emerge come molto rilevante rispetto agli altri fattori (frequenza corse, puntualità, confort, ecc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Carenza circa la messa in sicurezza dei binari nelle aree esterne ai centri urbani, soprattutto nelle aree rurali.</li> </ul>
--	--	--

### **3. FABBISOGNI E PROSPETTIVE PER IL NUOVO CICLO DI PROGRAMMAZIONE 2021-2027**

#### *Principali orientamenti del prossimo ciclo di programmazione 2021-2027*

Il PO FESR-FSE 2014-2020 è stato un documento sostanzialmente esecutivo di priorità indicate a livello comunitario (Obiettivi prioritari) e a seguito dell’Accordo di Partenariato che ha fissato obiettivi e risultati attesi. Il PO, quindi, ha declinato a livello molto dettagliato gli obiettivi generali in obiettivi specifici e risultati definiti già nell’Accordo di Partenariato.

Il nuovo ciclo di programmazione 2021-2027, ad esempio, già consente una maggiore autonomia, flessibilità operativa e dei risultati nella fase di programmazione e attuazione, pur in coerenza con gli obiettivi strategici della Commissione UE e con gli orientamenti contenuti nell’Accordo di Partenariato 2021-2027.

Gli orientamenti per il nuovo ciclo di programmazione tengono conto dell’integrazione e della complementarità di diversi fondi di finanziamento che coincidono in gran parte come dimensione temporale di attuazione:

- Con il PO FESR-FSE 2021-2027, per quanto riguarda l’infrastruttura ferroviaria, si porta avanti il percorso della messa in sicurezza delle linee ferroviarie e della soppressione dei passaggi a livello. Questi ultimi sono molto diffusi e spesso molto frequenti sulle linee, creando problemi di sicurezza e rallentando la velocità del servizio ferroviario (con disagio del viaggiatore), e nei centri urbani, creando problemi alla mobilità urbana. Questi interventi combinati potranno rendere il servizio ferroviario più efficiente con l’aumento della velocità commerciale dei treni e maggiore sicurezza per i viaggiatori. Tuttavia, non si pensa di completare gli interventi di soppressione dei passaggi





a livello nel prossimo ciclo di programmazione, ma certamente il servizio sarà molto più sicuro ed efficiente.

- Una seconda azione strategica, poco sviluppata nel PO 2014-2020 (concentrato sulle velostazioni e sulle piste ciclabili), riguarda la realizzazione di interventi tecnologici e di attrezzamento degli spazi nei nodi di interscambio: stazioni ferroviarie, porti e aeroporti. Per questi nodi di interscambio, il nuovo ciclo di programmazione non prevede la costruzione di parcheggi per auto private, ma aree di interscambio multimodale finalizzato allo sviluppo del trasporto pubblico locale. I beneficiari di questi interventi saranno prevalentemente le Amministrazioni Comunali. Gli interventi sono programmati nell'ambito della Priorità 4 - *Trasporti*, priorità 4.1 *Garantire le connessioni di "ultimo miglio" alla rete Ten-T, componente Core e Comprehensive*, attraverso la realizzazione di un sistema di mobilità integrato, che faciliti l'interscambio modale, assicuri l'accessibilità e la sicurezza dei luoghi.

Con il PNRR e il Fondo Complementare si finanziano interventi sempre sulla sicurezza delle linee, sul raddoppio e relativa elettrificazione Andria – Barletta, su ammodernamenti delle linee Ferrovie Sud Est che ha una rete molto estesa a livello regionale ( potenziamento infrastrutturale della linea Bari-Taranto, che consentirà l'adeguamento agli standard prestazionali di RFI e alle specifiche tecniche di interoperabilità completamento apparati Scmt/Ertms sulla rete e miglioramento delle prestazioni di traffico, ottimizzazione della capacità e miglioramento degli standard di sicurezza; Realizzazione di Hub intermodali e potenziamento di 20 stazioni per migliorare l'accessibilità delle stazioni e creare aree di scambio treno-bus, ferro-auto privata e ferro-bici).

- Il Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027, nell'ambito dell'area tematica 7 "Trasporti e mobilità", delinea la strategia di intervento relativa al settore ferroviario nel Mezzogiorno, orientata a migliorare in modo significativo l'accessibilità alle aree interne e ai nodi urbani attraverso i seguenti obiettivi:
  - potenziamento della magliatura territoriale della rete ferroviaria, attraverso l'*upgrading* delle tratte regionali e dei nodi di collegamento con i corridoi TEN-T;
  - potenziamento strutturale e dei servizi lungo la dorsale ferro-viaria adriatica;
  - miglioramento della qualità e della sicurezza della circolazione ferroviaria, anche attraverso la digitalizzazione;
  - rinnovo del parco rotabile circolante con mezzi più sicuri, veloci e a basso impatto ambientale.

Tale strategia risulta complementare agli interventi finanziati con il PNRR e con i Fondi Strutturali europei che concentrano sui segmenti ad alta velocità e di I livello.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Dipartimento per le Politiche di Coesione – Fondo di Sviluppo e Coesione 2021-2027. Aree tematiche e obiettivi strategici, marzo 2022, pag. 34. [https://politichecoesione.governo.it/media/2857/fsc-2021-2027\\_aree-tematiche-e-obiettivi-strategici.pdf](https://politichecoesione.governo.it/media/2857/fsc-2021-2027_aree-tematiche-e-obiettivi-strategici.pdf)

*Fabbisogno di ulteriori interventi in materia di infrastrutturazione ferroviaria*

Certamente il fabbisogno di interventi non è stato soddisfatto completamente, soprattutto in materia di sicurezza. Infatti, obiettivo principale della prossima programmazione è operare per elevare gli standard di sicurezza su tutta la linea e adeguarla a quella di RFI. La nuova programmazione, per orientamento comunitario sarà in parte “complementare” agli interventi previsti nel PNRR e nel Programma Complementare al PNRR.

Per quanto riguarda *Ferrottramviaria S.p.A.*, nel Programma Complementare al PNRR è stato finanziato il raddoppio e la messa in sicurezza della tratta Andria-Barletta, con il completamento entro la prima metà del 2026. Il cronoprogramma prevede la messa a gara entro giugno del 2023. Inoltre, si pone l’obiettivo di portare a realizzazione gli interventi che favoriscono le interconnessioni tra le reti ferroviarie con RFI, in particolare nella Stazione di Barletta.

Per quanto riguarda *Ferrovie Sud Est S.p.A.*, il fabbisogno di investimenti è di circa 800 milioni di euro ulteriori per abolizione di passaggi a livello (ne hanno 510 su tutta la rete, alcuni sono stati eliminati ma ne resta la gran parte). L’eliminazione di circa 60 passaggi a livello più critici richiedono un finanziamento di circa 120 milioni di euro.

È da considerare il rinnovo di tutto l’Armamento sulle linee salentine. Un progetto di manutenzione straordinaria per aumentare i livelli di sicurezza della rete (circa 300 milioni di euro). Attualmente il contratto di servizio con le risorse previste non consente di fare questi lavori, sono necessarie risorse aggiuntive straordinarie.

Inoltre, ci sono altri interventi sul miglioramento della sicurezza. Naturalmente si possono individuare i progetti prioritari che possono dare con minor spesa una grande efficacia sul funzionamento con maggior sicurezza della rete.

Si è aperta una negoziazione con la Regione per inserire alcuni interventi nel prossimo ciclo di programmazione 2021-2027, ma le risorse disponibili da utilizzare sembrano molto insufficienti.

Per quanto riguarda le *Ferrovie Appulo Lucane S.r.l.* è programmato il raddoppio dal km 1.809 fino alla stazione di Toritto per un tratto di 26 km (su un totale di 180 km di rete tra Puglia e Basilicata); questo tratto assorbe il 70% di tutto il traffico. L’obiettivo è favorire un servizio metropolitano continuo con un servizio di treni ogni 20 minuti; la FAL può essere competitiva sulle distanze brevi (Bari con diverse fermate, Modugno, Palo, Binetto, Toritto).