



Il giorno 23 febbraio 2026, alle ore 15.00, in modalità mista, presso la sede del NVVIP, sita in via Gentile, piano terra, stanza E37, e attraverso la piattaforma *Google meet*, si è riunito il Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP), istituito ai sensi della L.R. n. 4/2007 e s.m.i. e della D.G.R. n. 1705 del 10/11/2025, giusta convocazione del Presidente trasmessa con nota prot. n. 88917 del 19/02/2026.

Sono presenti:

Nome e Cognome	Funzione	Presente	Assente gius.
Vitorocco PERAGINE	Presidente (giusta D.G.R. 1705/2025)	x	
Fabio CAPUTO	Componente	x	
Antonio CORVINO	Componente	x	
Giuseppe COCO	Componente	x	
Vittorio DELL'ATTI	Componente	x	
Giovanni GUZZARDO	Componente	x	
Cosimo Pietro GUARINI	Componente	x	
Corrado LO STORTO	Componente	x	
Francesco NATALE	Componente	(collegato online)	
Elisabetta VENEZIA	Componente	x	

Il Presidente, constatata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta.

Ordine del giorno

- 1. Approvazione verbale della seduta del 16.02.2026;**
- 2. Incontro tecnico con Ferrotramviaria SpA sui seguenti progetti trasmessi dal Dipartimento Mobilità – Sezione Infrastrutture per la Mobilità:**



- 2.1** PR PUGLIA 2021/2027 - PRIORITÀ IV - Azione 4.1 “Interventi per garantire un’adeguata accessibilità da tutto il territorio regionale alla Rete Ten-T” - Sub- Azione 4.1.2 “Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del sistema regionale”. Azione 4.2 “Interventi per garantire la sicurezza delle infrastrutture” - Sub-Azione 4.2.1 “Completamento dei sistemi di sicurezza sull’intera rete ferroviaria regionale” e Sub-Azione 4.2.2 “Messa in sicurezza e/o Eliminazione passaggi a livello (P.L.)”:
- o Sub-Az. 4.1.2 - “Rinnovo dell’armamento ferroviario - Lotto I: da Fermata Brigata Bari (km 1+420) a deviatoio Fesca (km 6+055); Lotto II: da bivio S. Spirito (km 14+865) a stazione di Bitonto (km 19+010).” di importo pari a € 26.820.000,00;
 - o Sub-Az. 4.2.2 - “Realizzazione di sottopasso pedonale e sottopasso viabile per la soppressione del PL al km 34+916 (Madonna delle Grazie) e connessa riorganizzazione viaria stradale e pedonale in corrispondenza dell’incrocio tra via Eduardo De Filippo e via Enrico Berlinguer”, di importo pari a € 16.177.000,00.
- 2.2** Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR. D.M. MEF 15/07/2021, D.M. MIMS n. 363 del 23/09/2021, D.M. MIT n. 416 del 23/12/2022, D.M. MIT n. 265 del 26/10/2023. - Soggetto attuatore di secondo livello: Ferrotramviaria S.p.A. - Intervento: “Rinnovo del binario esistente della tratta Corato - Andria”, CUP H41B21003540003;
- 2.3** Due interventi pervenuti dalla Sezione infrastrutture per la mobilità aventi entrambi come soggetto beneficiario la società Ferrotramviaria SpA.:
- o Prolungamento tratta metropolitana Bari – San Paolo fino a stazione «delle Regioni» (CUP H91G16000020001);
 - o Raddoppio della tratta Andria – Barletta (CUP H81B21005410003).
- 3. Incontro tecnico con Aeroporti di Puglia SpA sui seguenti progetti trasmessi dal Dipartimento Mobilità – Sezione Infrastrutture per la Mobilità:**
- 3.1** FSC 2021/2027 – Delibera CIPESS n. 6/2025 - Accordo per la Coesione della Regione Puglia - L.R. n. 4 del 08/03/2007. Trasmissione Analisi Costi-Benefici su intervento C0704P14 “Apt Bari - Riqualfica pavimentazione via rullaggio T e rifacimento pavimentazione apron 3”.
- 3.2** ACCORDO PER LA COESIONE DELLA REGIONE PUGLIA FINANZIATO CON RISORSE FSC 2021-2027 - AREA TEMATICA 7 " TRASPORTI E MOBILITA' " FSCRI_RI_2169 codice SIRP C0704P08 "APT FOGGIA - ADEGUAMENTO SISMICO E RIQUALIFICA FUNZIONALE AEROSTAZIONE PASSEGGERI".
- 4. Definizione del piano di lavoro per le valutazioni previste dal PUV 21-27;**
- 5. Varie ed eventuali.**

Svolgimento della seduta

1. Approvazione verbale della seduta del 16.02.2026

Si rinvia l’approvazione del verbale della seduta del 16.02.2026.

2. Incontro tecnico con Ferrotramviaria SpA sui seguenti progetti trasmessi dal Dipartimento Mobilità – Sezione Infrastrutture per la Mobilità:

- 2.1** PR PUGLIA 2021/2027 - PRIORITÀ IV - Azione 4.1 “Interventi per garantire un’adeguata accessibilità da tutto il territorio regionale alla Rete Ten-T” - Sub- Azione 4.1.2 “Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie del sistema regionale”. Azione 4.2 “Interventi per garantire la sicurezza delle



infrastrutture” - Sub-Azione 4.2.1 “Completamento dei sistemi di sicurezza sull’intera rete ferroviaria regionale” e Sub-Azione 4.2.2 “Messa in sicurezza e/o Eliminazione passaggi a livello (P.L.)”:

o Sub-Az. 4.1.2 - “*Rinnovo dell’armamento ferroviario - Lotto I: da Fermata Brigata Bari (km 1+420) a deviatoio Fesca (km 6+055); Lotto II: da bivio S. Spirito (km 14+865) a stazione di Bitonto (km 19+010).*” di importo pari a € 26.820.000,00;

o Sub-Az. 4.2.2 - “*Realizzazione di sottopasso pedonale e sottopasso viabile per la soppressione del PL al km 34+916 (Madonna delle Grazie) e connessa riorganizzazione viaria stradale e pedonale in corrispondenza dell’incrocio tra via Eduardo De Filippo e via Enrico Berlinguer*”, di importo pari a € 16.177.000,00.

2.2 Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR. D.M. MEF 15/07/2021, D.M. MIMS n. 363 del 23/09/2021, D.M. MIT n. 416 del 23/12/2022, D.M. MIT n. 265 del 26/10/2023. - Soggetto attuatore di secondo livello: Ferrotramviaria S.p.A. - Intervento: “*Rinnovo del binario esistente della tratta Corato - Andria*”, CUP H41B21003540003;

2.3 Due interventi della Sezione infrastrutture per la mobilità aventi entrambi come soggetto beneficiario la società Ferrotramviaria SpA.:

o *Prolungamento tratta metropolitana Bari – San Paolo fino a stazione «delle Regioni» (CUP H91G16000020001);*

o *Raddoppio della tratta Andria – Barletta (CUP H81B21005410003).*

Il NVVIP, a seguito della presentazione delle osservazioni istruttorie da parte dei professori Venezia, Coco e Dell’Atti e successiva discussione delle stesse, identifica i punti di riflessione da comunicare a Ferrotramviaria SpA:

- **Per il Progetto 4.1.2 Ferrotramviaria Spa - Intervento: Rinnovo armamento ferroviario linea Bari–Bitonto (Lotto I Brigata Bari – Fesca / Lotto II S.Spirito – Bitonto)**

1. Analisi di contesto

L’inquadramento territoriale appare coerente, ma suscettibile di ulteriore approfondimento in relazione al ruolo strategico della tratta nel sistema di mobilità regionale e metropolitano, anche mediante l’integrazione di indicatori quantitativi aggiornati.

2. Valutazione economica

Gli indicatori economici risultano positivi, seppur con margini contenuti. Si suggerisce di esplicitare con maggiore dettaglio descrittivo la quantificazione dei benefici connessi all’affidabilità dell’infrastruttura e alla resilienza del servizio ferroviario.

3. Analisi di rischio

Non risulta sviluppata una specifica analisi di rischio e sensitività. Si raccomanda l’integrazione dell’elaborato con scenari alternativi e verifiche sulle principali variabili economiche e operative.

4. Procedura amministrativa

Si invita a fornire una più puntuale rappresentazione dello stato autorizzativo e del quadro procedurale, nonché delle interrelazioni con gli interventi infrastrutturali programmati sulla rete.

5. Riferimenti temporali

Gli anni solari di riferimento dovranno essere aggiornati e uniformati al cronoprogramma dell’intervento, con rappresentazione mediante numerazione araba progressiva (1, 2, 3, ...). È necessario allegare i file di calcolo Excel.

- **Per il Progetto 4.2.2 Ferrotramviaria Spa - Intervento: Realizzazione sottopasso pedonale e sottopasso viabile – Soppressione P.L. km 34+916 (Madonna delle Grazie), Comune di Ruvo di Puglia - PROGETTO 1 – SOPPRESSIONE PASSAGGIO A LIVELLO MEDIANTE SOTTOPASSO**

1. Inquadramento di contesto e stima della domanda

L’analisi di contesto risulta coerente sotto il profilo descrittivo, tuttavia si ritiene opportuno un ulteriore approfondimento quantitativo dei fenomeni di mobilità. Si evidenzia che il rapporto benefici/costi risulta



particolarmente elevato e, ai fini di una maggiore aderenza ai criteri di prudenzialità valutativa, appare opportuno procedere ad una revisione della stima della domanda attraverso l'impiego di dati aggiornati, scenari evolutivi e verifiche di coerenza con il quadro territoriale e trasportistico di riferimento.

2. Impostazione dell'Analisi Costi-Benefici

L'impianto metodologico risulta complessivamente conforme alle linee guida di riferimento. Si suggerisce tuttavia di integrare l'analisi con verifiche su variabili chiave, quali la domanda, anche al fine di ridurre eventuali effetti distorsivi derivanti da ipotesi semplificative sul sistema di mobilità di riferimento che si ripercuotono sugli indicatori di fattibilità economico-sociale.

3. Analisi di rischio e robustezza valutativa

Non risulta esplicitata una sezione dedicata all'analisi di rischio. Si ritiene opportuno integrare l'elaborato mediante scenari alternativi e verifiche di sensitività sui principali driver economici, in linea con le prassi valutative adottate a livello regionale e comunitario.

4. Evidenza della procedura amministrativa

Ai fini della completezza istruttoria, si raccomanda di esplicitare con maggiore chiarezza lo stato del procedimento amministrativo, il livello di maturità progettuale e la coerenza con la programmazione vigente.

5. Riferimenti temporali

Gli anni solari di riferimento dell'analisi dovranno essere aggiornati e resi coerenti con il cronoprogramma effettivo, adottando una scansione temporale espressa mediante numerazione araba progressiva (1, 2, 3, ...). È necessario allegare i file di calcolo Excel.

Interventi:

- **Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR. D.M. MEF 15/07/2021, D.M. MIMS n. 363 del 23/09/2021, D.M. MIT n. 416 del 23/12/2022, D.M. MIT n. 265 del 26/10/2023.**
- **Soggetto attuatore di secondo livello: Ferrotramviaria S.p.A. - Intervento: "Rinnovo del binario esistente della tratta Corato - Andria", CUP H41B21003540003;**
- **due pervenuti dalla Sezione infrastrutture per la mobilità aventi entrambi come soggetto beneficiario la società Ferrotramviaria SpA:**
 - **Prolungamento tratta metropolitana Bari – San Paolo fino a stazione «delle Regioni» (CUP H91G16000020001);**
 - **Raddoppio della tratta Andria – Barletta (CUP H81B21005410003)**

In maniera congiunta per entrambi i progetti si evidenziano:

- carenze nella descrizione del contesto socio-economico e di processo normativo-istituzionale;
- rispetto all'analisi quantitativa, la mancanza dei fogli excel esplicativi e non leggibilità di alcune tabelle riferite alla stessa;
- l'assenza di analisi e di riferimenti a supporto delle ipotesi di crescita del traffico;

Oltre al perfezionamento delle attività esposte, si richiede, inoltre, un maggiore approfondimento sulla sequenza degli investimenti, fornendo sia maggiori dettagli che l'esplicazione sulla concreta realizzazione in 3 soli anni (partendo dal 2025) delle attività.

Rispetto agli specifici interventi si riportano ulteriori osservazioni.

- per il **raddoppio della tratta Andria – Barletta**, nella documentazione esaminata non risultano determinati il Valore Attuale Netto Finanziario (VANF) né il Tasso di Rendimento Finanziario (TRF);
- per il **rinnovo del binario esistente della tratta Corato – Andria**, nell'ACB risulta assente una sezione dedicata all'analisi del rischio. Inoltre, risulta assente sia l'analisi di sensibilità, necessaria per



identificare le variabili critiche e valutarne l'impatto sui principali indicatori economico-finanziari, che l'analisi qualitativa del rischio.

Alle ore 16.00 intervengono in presenza, per Ferrotramviaria SpA i sigg. Vito Mastrodonato, Michele Ronchi, Isabella Visicchio e per Regione Puglia – Sezione Infrastrutture per la Mobilità i sigg. Maristella Loi, Rosella Alessia Galantucci, Maria Tiziana Pagone, Graziano Antonio Salvemini e la Dirigente Ing. Irene Di Tria.

Il Presidente ed i componenti del NVVIP designati presentano i principali rilievi e le osservazioni formulate con riferimento ai progetti sopra citati. La riunione si conclude comunicando ai rappresentanti di Ferrotramviaria SpA e Regione Puglia – Sezione Infrastrutture per la Mobilità che verrà inviata specifica nota e che si rimane in attesa, a stretto giro, delle integrazioni richieste.

Alle 16.30 si chiude la riunione congiunta.

3. Incontro tecnico con Aeroporti di Puglia SpA sui seguenti progetti trasmessi dal Dipartimento Mobilità – Sezione Infrastrutture per la Mobilità:

- 3.1** FSC 2021/2027 – Delibera CIPESS n. 6/2025 - Accordo per la Coesione della Regione Puglia - L.R. n. 4 del 08/03/2007. Trasmissione Analisi Costi-Benefici su intervento C0704P14 “Apt Bari - Riqualfica pavimentazione via rullaggio T e rifacimento pavimentazione apron 3”.
- 3.2** ACCORDO PER LA COESIONE DELLA REGIONE PUGLIA FINANZIATO CON RISORSE FSC 2021-2027 - AREA TEMATICA 7 " TRASPORTI E MOBILITA' " FSCRI_RI_2169 codice SIRP C0704P08 "APT FOGGIA - ADEGUAMENTO SISMICO E RIQUALIFICA FUNZIONALE AEROSTAZIONE PASSEGGERI".

Il NVVIP, a seguito della presentazione delle osservazioni istruttorie da parte del prof. lo Storto e successiva discussione delle stesse, identifica i punti di riflessione da comunicare a Aeroporti di Puglia SpA:

Le osservazioni sono formulate a seguito dell'esame della documentazione trasmessa relativa all'Analisi Costi-Benefici (ACB) predisposta per i due interventi in oggetto. L'analisi evidenzia diverse carenze metodologiche, documentali e contenutistiche che non consentono, allo stato attuale, una compiuta valutazione della sostenibilità finanziaria ed economico-sociale degli interventi, in coerenza con la normativa europea di riferimento e con le indicazioni metodologiche della Commissione Europea (Guida all'Analisi Costi-Benefici per i progetti di investimento).

• Intervento: “Riqualfica pavimentazione via di rullaggio T e rifacimento pavimentazione Apron 3 – Aeroporto di Bari”

1. Definizione dell'oggetto dell'intervento

Nel documento si afferma che l'intervento consiste in un'operazione tecnica volta a rigenerare le superfici operative senza interrompere l'operatività dello scalo (Sez. 6), mentre in altra sezione (Sez. 4) si richiama l'obiettivo di aumentare capacità ed efficienza operativa dell'aeroporto.

In particolare, nel documento non risulta chiaro:

- se l'Apron 3 sia attualmente pienamente operativo;
- se l'intervento comporti un ampliamento della superficie o esclusivamente un rifacimento funzionale;
- in che misura l'intervento incida sulla capacità operativa dello scalo (movimenti/ora, stalli disponibili, tempo medio di turnaround, ecc.).

È necessario, pertanto, chiarire in modo univoco:

- qual è la natura dell'intervento (manutenzione straordinaria vs potenziamento);
- se l'intervento comporti la variazione della capacità tecnica e operativa dell'aeroporto (ex ante/ex post).

2. Analisi delle alternative progettuali



Nel documento non risulta sviluppata una sezione dedicata all'analisi delle alternative.

Ai fini della corretta impostazione dell'ACB, è necessario esplicitare:

- opzione "zero" (assenza di intervento);
- eventuali alternative tecniche prese in esame (ad esempio, rifacimento parziale dell'Apron 3 e della via di rullaggio T, interventi organizzati per fasi, uso di materiali alternativi, adozione di una diversa programmazione temporale, ecc.);
- criteri di selezione adottati per la scelta dell'opzione considerata (ad esempio, costi, benefici, tempi, impatto operativo).

3. Sostenibilità amministrativa

Non è presente una sezione dedicata alla sostenibilità amministrativa dell'intervento che contenga almeno le seguenti informazioni:

- cronoprogramma delle attività;
- stato delle autorizzazioni e dei permessi;
- eventuali interferenze operative con le attività aeroportuali;
- modalità di esecuzione per fasi.

Le informazioni presentate in questa sezione devono permettere di valutare la cantierabilità e la coerenza temporale dell'intervento.

4. Modello di gestione e fase transitoria

Manca una descrizione del modello di gestione dell'intervento, con particolare riferimento a:

- modalità di esecuzione dei lavori;
- gestione operativa nel periodo transitorio;
- eventuale riduzione della capacità aeroportuale durante i lavori;
- impatti su traffico, movimenti, ricavi aviation e non aviation.

Qualora l'Apron 3 non sia utilizzabile durante i lavori, occorre quantificare:

- effetti sui flussi di traffico;
- eventuale riduzione del numero/frequenza voli;
- costi indiretti connessi alla fase transitoria.

5. Analisi finanziaria – Convenienza economica

L'analisi presenta le seguenti criticità:

- Quadro economico. Non è riportato il quadro economico completo del progetto nel corpo del documento.
- Flussi incrementali. L'analisi deve essere condotta sui *flussi finanziari incrementali* tra scenario "con progetto" e scenario "senza progetto". Nel file Excel è presente la riga dei flussi differenziali, ma tale impostazione metodologica non è esplicitata nel testo.
- Prezzi reali vs nominali. L'ipotesi di considerare l'inflazione non è coerente con l'impostazione dell'analisi a prezzi costanti. La Guida della Commissione Europea prevede che:
- la valutazione economica sia condotta in prezzi reali (depurati dall'inflazione);
- l'utilizzo di prezzi nominali sia eventualmente ammesso solo per l'analisi di cassa o della redditività del soggetto gestore.

Pertanto, occorre riformulare l'analisi in termini reali.

- Tasso di attualizzazione. È adottato un tasso del 5%. La Commissione Europea suggerisce un tasso di sconto reale del 4%. Occorre adeguare il parametro.
- Vita utile. È ipotizzata una durata dell'opera pari a 20 anni. Per infrastrutture aeroportuali analoghe, la prassi considera generalmente 25 anni quale vita utile dell'opera. Si suggerisce di adeguare l'orizzonte temporale.

6. Sostenibilità finanziaria (art. 73 Reg. UE 2021/1060)

Ai sensi dell'art. 73, comma 2, lett. d) del Regolamento (UE) 2021/1060, occorre verificare che il beneficiario disponga delle risorse necessarie a coprire costi di gestione e manutenzione nel corso della vita utile dell'opera. Occorre pertanto:



- dimostrare la capacità finanziaria del gestore (con riferimento all'intervento in oggetto);
- evidenziare la copertura dei costi di O&M lungo la vita utile;
- verificare eventuali fabbisogni aggiuntivi.

Si rende necessario, altresì, attestare la capacità finanziaria del soggetto beneficiario, con evidenza della disponibilità delle risorse atte a garantire la copertura della quota parte del costo di investimento non finanziata mediante contributo pubblico.

7. Analisi economico-sociale

L'analisi è limitata a un elenco descrittivo di benefici e costi.

È necessario sviluppare:

- stima analitica dei benefici diretti (riduzione costi manutentivi, minori disservizi, ecc.);
- benefici indiretti (riduzione ritardi, maggiore efficienza operativa);
- esternalità (sicurezza, riduzione rischi, eventuali effetti ambientali);
- metodologie di quantificazione e ipotesi adottate.

I flussi monetari stimati nell'analisi economico-sociale devono essere attualizzati con tasso di sconto del 3%.

8. Analisi di sensitività e rischio

La sezione risulta assente. Si suggerisce di sviluppare l'analisi di sensitività in termini quantitativi e l'analisi dei rischi in termini qualitativi.

- **Intervento: “Adeguamento sismico e riqualifica funzionale aerostazione passeggeri – Aeroporto di Foggia”**

Per il presente intervento valgono le medesime osservazioni metodologiche sopra riportate.

Si evidenziano inoltre le seguenti specificità.

1. Analisi delle alternative

Nel documento si fa riferimento a tre possibili soluzioni preliminari.

Tali alternative devono essere:

- descritte in apposita sezione;
- comparate sotto il profilo tecnico, economico e operativo;
- motivate nella scelta finale.

2. Ribasso d'asta

Nella Tab. Fin C1 (foglio Excel) si fa riferimento a un ribasso del 18%.

L'ACB deve essere sviluppata *ex ante*, sulla base del quadro economico pre-gara.

Non è metodologicamente corretto includere un ribasso già conseguito né richiamare l'esito della procedura nel corpo dell'analisi.

3. Valutazione dei benefici nell'Analisi economico-sociale

Non risulta adeguatamente motivato il nesso causale tra opere di adeguamento sismico e riqualifica funzionale dell'aeroporto e

- incremento dei flussi turistici,
- aumento dell'occupazione nel settore turistico regionale,
- attrazione di nuove rotte.

In assenza di evidenze empiriche o studi a supporto, tali benefici non possono essere considerati automaticamente imputabili al progetto.

Richiesta documentazione integrativa

Per entrambi i progetti si richiede:

- trasmissione del foglio Excel completo dei calcoli in formato editabile;
- esplicitazione delle formule utilizzate per la determinazione di benefici e costi;
- evidenziazione dei flussi incrementali;
- indicazione chiara delle ipotesi sottostanti.



Alle ore 15.25 intervengono in modalità mista, per Aeroporti di Puglia SpA i sigg. Michele Mongelli, Attilio Gonzales, Patrizio Somma e Nicola Armenise e la per Regione Puglia – Sezione Infrastrutture per la Mobilità i sigg. Fedele Antonio Luisi e Annarita Briganti e la Dirigente Ing. Irene Di Tria.

Il Presidente ed i componenti del NVVIP designati presentano i principali rilievi e le osservazioni formulate con riferimento ai progetti sopra citati. La riunione si conclude comunicando ai rappresentanti di Aeroporti di Puglia SpA e Regione Puglia – Sezione Infrastrutture per la Mobilità che verrà inviata specifica nota e che si rimane in attesa, a stretto giro, delle integrazioni richieste.

Alle 15.55 si chiude la riunione congiunta.

4. Definizione del piano di lavoro per le valutazioni previste dal PUV 21-27

Si rinvia alla prossima sessione.

5. Varie ed eventuali.

Si convoca il prossimo incontro per il giorno 09/03/2026 in modalità mista.

- Si ricorda, inoltre, che all’odg sono comunque mantenuti i seguenti progetti
- **11 progetti a valere sul PR PUGLIA 2021/2027 – Priorità II “Economia verde” – Azione 2.8 “Interventi di miglioramento del servizio idrico integrato”, per i quali, a seguito della riunione tenutasi in data 16/02/2026 con i rappresentanti di AQP e Regione Puglia – Sezione Risorse Idriche e successiva della nota inviata agli stessi, si rimane in attesa delle integrazioni richieste:**
 - a. LOTTO 1 – BARI Intervento mirato a conseguire la distrettualizzazione, il controllo delle pressioni, il monitoraggio delle grandezze idrauliche delle reti idriche e la sostituzione dei tronchi vetusti ed ammalorati;
 - b. Progetto 4. Lotto Carovigno Centro abitato- Potenziamento, estendimento e risanamento della rete idrica e fognaria nell’abitato di Carovigno (BR);
 - c. Lotto Carovigno Marine - Potenziamento, estendimento e risanamento della rete idrica e fognaria nell’abitato di Carovigno (BR);
 - d. Raddoppio della premente esistente e del potenziamento del serbatoio a servizio dell’abitato di Monte Sant’Angelo;
 - e. Costruzione dell’acquedotto delle frazioni di Borgo Tressanti ed Angeloni nel comune di Cerignola (FG);
 - f. Realizzazione di una nuova adduttrice a servizio dell’abitato di Porto Cesareo con diramazione dal ramo Jonico dell’acquedotto del Sinni;
 - g. LOTTO 4 – TARANTO Intervento mirato a conseguire la distrettualizzazione, il controllo delle pressioni, il monitoraggio delle grandezze idrauliche delle reti idriche e la sostituzione dei tronchi vetusti ed ammalorati;
 - h. Realizzazione delle reti fognarie negli insediamenti delle aree marine neretive di S.Isidoro, Torre Squillace, Santa Caterina, Santa Maria al Bagno già servite da rete idrica;
 - i. Interventi di completamento della rete idrica e fognaria a servizio degli abitati di Ugento (LE) e delle frazioni di Gemini e Torre San Giovanni;
 - j. Lotto 1 - Stazioni di taglia grande Progetto per la fornitura e posa in opera di stazioni di disidratazione ad alto rendimento su skid;
 - k. Lotto 2 - Stazioni di taglia media Progetto per la fornitura e posa in opera di stazioni di disidratazione ad alto rendimento su skid.



- **Avvio istruttoria per gli ulteriori progetti del Dipartimento Mobilità – Sezione Infrastrutture per la Mobilità:**
 - a. Corridoio plurimodale Adriatico Itinerario Maglie - Santa Maria di Leuca. SS 275 "di Santa Maria di Leuca". Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. B del D.M. 05/11/2001 - S.S. n. 16 dal Km 981+700 al km 985+386 - S.S. n. 275 dal km 0+000 al km 37+000. II° lotto: Adeguamento alla sez. C del D.M. 05/11/2001 dallo svincolo Montesano - Andrano fino a S. Maria di Leuca". Codice Progetto – BA 284 - Codice CUP – F47H200005270001 – ANAS;
 - b. “Rinnovo e potenziamento dell’armamento ferroviario e realizzazione di nuovo impianto di Trazione elettrica sulla Linea San Severo-Peschici.” CUP B77D25000000006. Soggetto beneficiario: Società Ferrovie del Gargano Srl;
 - c. Fondi F.S.C. 2014 2020- D.M. MIT 353/2020 Accordo 9.01.2021 tra MIT e ADSPMAM - F.S.C.2017-2021. “Strada camionale di Bari di collegamento tra l'autostrada A14 ed il porto di Bari detta "Strada porta del levante"- soggetto beneficiario: Città metropolitana di Bari”.

Si rinvia alla prossima seduta per un maggiore approfondimento sugli interventi e per definire il prosieguo del processo delle attività.

Non emergono ulteriori argomenti da trattare.

I lavori si concludono alle ore 16.40.

Bari, 10 marzo 2026

Il Presidente del NVVIP

Prof. Vitorocco Peragine

F.to