Allegato A5.1 e Allegato A5.2 - SCHEDA TECNICA DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

Procedura di selezione	**PR PUGLIA 2021 – 2027 | Priorità IX "Sviluppo territoriale e urbano", Azioni 9.1 "*Strategie urbane*" e 9.2 "*Interventi di miglioramento della capacità amministrativa*" Procedura negoziale per l'individuazione di Strategie urbane territoriali e la selezione dei relativi interventi di rigenerazione urbana (DGR n. 1618/2024).**
Titolo dell'operazione	**RINASCITA URBANA: SPAZI, MOBILITÀ DOLCE E SERVIZI INTEGRATI PER UNA COMUNITÀ PIÙ VIVA**
Tipologia di intervento	**B - INTERVENTI DI RECUPERO E RIQUALIFICAZIONE DI SPAZI URBANI**
INFORMAZIONI DEL SOGGETTO PROPONENTE	
Polo proponente	Comune di Bisceglie
Referente dell'operazione	Arch. Giacomo Losapio, RUP e Project Manager di progetto
Indirizzo PEC	dirigenterip.tecnica@cert.comune.bisceglie.bt.it protocollogenerale@cert.comune.bisceglie.bt.it
Indirizzo e-mail	dirigenteutc@comune.bisceglie.bt.it programmicomplessi@comune.bisceglie.bt.it
Contatto telefonico	+39 0803950758 / +39 3481414634 - +39 0803950700 / +39 3495291885
INFORMAZIONI DELL'OPERAZIONE	
Localizzazione dell'intervento	L'Intervento 1 "Rinascita urbana: Spazi, mobilità dolce e servizi integrati per una comunità più viva" ha ad oggetto interventi su edifici pubblici e su spazi urbani, interessando diverse aree della città di Bisceglie, in particolare: Via Giovanni Bovio – Via Vittorio Veneto – Via Villa Frisari – Via Carrara Reddito – Via S. Chiara d'Assisi – Via S. Martino – Via Matteo Renato Imbriani - Via Aldo Moro
Descrizione sintetica dell'intervento	**Breve descrizione dell'intervento** L'Intervento 1 "*Rinascita urbana: Spazi, mobilità dolce e servizi integrati per una comunità più viva*" come da Strategia Urbana presentata nella Fase I dell'Azione 1 si sostanzia in interventi di acquisizione e valorizzazione di fabbricati da acquisire e realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali e, pertanto, interessa la seguente tipologia di intervento come da par. 4.2 della Comunicazione: - B - Interventi di recupero e riqualificazione degli spazi urbani. L'intervento "*Rinascita Urbana: Spazi, Mobilità Dolce e Servizi Integrati per una Comunità più Viva*" è finalizzato alla rigenerazione di un sistema strategico della città di Bisceglie mediante un insieme integrato di opere di recupero, riqualificazione e valorizzazione di spazi urbani e beni comuni volto a migliorare l'accessibilità, la mobilità sostenibile, l'intermodalità e la qualità dello spazio pubblico. Il progetto interessa tre ambiti funzionalmente connessi tra loro: – la riqualificazione dell'area della stazione ferroviaria con il recupero dell'ex area ferroviaria e la pedonalizzazione di via Aldo Moro; – il completamento della rete della mobilità ciclabile urbana; – il recupero del frantoio ipogeo di via Villa Frisari quale bene storico-culturale

da restituire alla fruizione pubblica.

L'intervento sulla stazione trasforma un'area oggi sottoutilizzata in un nodo intermodale a servizio della mobilità dolce, dotato di deposito biciclette, officina per la manutenzione, punti di ricarica per e-bike e veicoli elettrici, parcheggi accessibili, servizi per i ciclisti e spazi attrezzati, favorendo l'integrazione tra trasporto ferroviario e mobilità sostenibile.

Contestualmente, la pedonalizzazione di via Aldo Moro introduce nuove alberature, pavimentazioni di qualità, aree ombreggiate, attrezzature outdoor e spazi destinati alla socialità, migliorando il comfort urbano e la vivibilità del principale accesso alla stazione.

Il completamento della rete ciclabile urbana elimina le attuali discontinuità infrastrutturali, rafforzando i collegamenti tra quartieri, scuole, ospedale, centro storico, litorale, parchi pubblici e principali servizi cittadini, contribuendo ad incrementare gli spostamenti sostenibili e la sicurezza della mobilità.

Il recupero del frantoio ipogeo di via Villa Frisari consente invece la valorizzazione di un bene identitario della città attraverso interventi conservativi minimamente invasivi che ne preservano l'autenticità storica, garantendone al contempo l'accessibilità universale, l'illuminazione, la sicurezza e la fruizione mediante sistemi digitali di informazione.

L'intervento integra inoltre soluzioni orientate alla sostenibilità ambientale attraverso l'impiego di pavimentazioni drenanti, sistemi di laminazione delle acque meteoriche, impianti di illuminazione a LED alimentati da pannelli fotovoltaici, incremento delle superfici verdi e delle alberature, contribuendo alla riduzione delle emissioni climalteranti, al miglioramento del microclima urbano e alla resilienza ai fenomeni meteorici intensi.

Nel suo complesso il progetto realizza un intervento unitario di rigenerazione urbana capace di coniugare tutela del patrimonio, innovazione dei servizi urbani, accessibilità universale, mobilità sostenibile, inclusione sociale e valorizzazione dell'identità locale, rafforzando l'attrattività del sistema urbano di Bisceglie e la qualità della vita della comunità residente.

Il presente Intervento è coerente con il DPRU del comune di Bisceglie, in particolare Ambiti 4, 6, 7 e 8.

Documentazione a supporto: Relazione tecnico illustrativa

Capacità della proposta progettuale di soddisfare, attraverso il recupero e la riqualificazione degli spazi urbani, i fabbisogni emersi nell'elaborazione della strategia

Il presente Intervento consente di soddisfare i seguenti specifici fabbisogni della Strategia Urbana presentata nella Fase I dell'Azione 1:

- FB01 - Eliminare situazioni di degrado urbano e ambientale diffusi in alcuni quartieri della città: L'intervento risponde pienamente al fabbisogno FB01 attraverso due leve complementari:
  - Acquisizione e valorizzazione di fabbricati degradati quali il Frantoio Ipogeo in Via Villa Frisari e capannoni ed aree coperte nei pressi di Via Aldo Moro che consentono di rimuovere alla radice le cause del degrado: crolli, fatiscenza, vandalismo, occupazioni improprie, insicurezza nonché di trasformare questi edifici inutilizzati in luoghi vivi, attivi e presidiati, riducendo drasticamente la presenza di aree marginalizzate. Inoltre, tali interventi rigenerativi favoriranno l'innalzamento del decoro urbano.
  - Realizzazione di percorsi ciclabili e zone pedonali che consentono di

trasformare degli spazi urbani in infrastrutture sicure, verdi e funzionali atte a superare criticità anche ambientali.

- FB02 – Favorire l'accessibilità, la fruizione e valorizzazione, anche in chiave turistica, di immobili e aree ad alto pregio storico-culturale, architettonico e ambientale presenti in città: L'intervento risponde pienamente al fabbisogno FB02 in quanto l'acquisizione e il recupero del Frantoio Ipogeo consentirà di restituire alla comunità biscegliese la fruizione di un immobile di valore storico-architettonico ed anche culturale con la capacità, allo stesso tempo, di generare flussi di visitatori.
- FB03 – Creazione di spazi e percorsi fortemente aggregativi e socializzanti: L'intervento risponde pienamente al fabbisogno FB03 in quanto gli immobili da acquisire e rigenerare costituiranno nuovi punti di aggregazione, in particolare la riqualificazione del Frantoio Ipogeo. Inoltre, la realizzazione di percorsi ciclabili e zone pedonali favoriscono la condivisione, l'incontro e la mobilità lenta, diventando essi stessi spazi sociali.
- FB04 - Migliorare la qualità di vita dei cittadini biscegliesi, anche attraverso soluzioni volte ad incentivare la mobilità sostenibile: L'intervento risponde pienamente al fabbisogno FB04 in quanto la realizzazione di piste ciclabili in diversi punti e la pedonalizzazione di Via Aldo Moro incentiverà la comunità biscegliese al ricorso alla mobilità sostenibile nonché ridurranno la dipendenza dall'auto con effetti positivi dal punto di vista della qualità dell'aria.

Il presente Intervento è in linea con i seguenti Obiettivi della Strategia Urbana:

- Obiettivo Strategico (OS) 1 – Riqualificare aree e spazi urbani, favorendone l'accessibilità e la creazione di servizi;
- Obiettivo Strategico (OS) 2 - Realizzare una rete urbana integrata di mobilità sostenibile.

Documentazione a supporto: Allegato A2 Strategia Urbana presentata in seno alla Fase I Azione 9.1

Mitigazione degli effetti prodotti dalle isole di calore e/o volti al miglioramento del microclima

L'intervento consegue di mitigare gli effetti prodotti dalle isole di calore e al miglioramento del microclima, in quanto interviene in modo diretto e verificabile sui quattro elementi richiesti dal criterio – ombreggiamento, ventilazione, riduzione dell'inquinamento dell'aria e rallentamento del deflusso superficiale – attraverso opere localizzate e strettamente integrate nell'area della stazione ferroviaria, lungo via Aldo Moro e nell'area degli ex capannoni FS, tra loro funzionalmente connesse. La riqualificazione di via Aldo Moro prevede la pedonalizzazione del tratto interessato, la riduzione delle superfici asfaltate e la realizzazione di un sistema di verde urbano con la messa a dimora di 30 alberi di alto fusto (Platani), cui si affiancano 4 strutture prefabbricate per l'ombreggiamento, garantendo un miglioramento immediato del comfort climatico e della fruibilità degli spazi pubblici. Le opere sono supportate da specifiche lavorazioni di demolizione delle superfici mineralizzate e predisposizione delle nuove aree verdi, puntualmente riportate nel computo metrico, a conferma della concreta attuazione delle soluzioni progettuali.
La ventilazione naturale viene favorita dalla sostituzione delle superfici impermeabili e surriscaldate con spazi pedonali alberati e permeabili, mentre la disposizione delle alberature, definita nella relazione agronomica, consente di creare ombreggiamento diffuso senza compromettere la circolazione dell'aria. Parallelamente, l'area degli ex capannoni FS viene trasformata da parcheggio ordinario in nodo intermodale

	dedicato alla mobilità sostenibile, integrato con la stazione ferroviaria e dotato di servizi per ciclisti, e-bike e autobus elettrici. La riduzione dell'inquinamento atmosferico è perseguita attraverso un insieme coordinato di interventi comprendenti la messa a dimora complessiva di 47 nuove alberatur (di cui 30 in Via Aldo Moro e 17 nell'area Capannoni FS) e, la realizzazione di ciclo-stazione attrezzata, sistemi di ricarica per biciclette e auto elettriche, illuminazione LED alimentata da lampioni fotovoltaici e infrastrutture per la mobilità sostenibile, tutte opere espressamente previste nella relazione tecnica e riscontrabili nelle corrispondenti voci del computo metrico. Il rallentamento del deflusso superficiale è garantito dalla realizzazione di vasche di laminazione per la raccolta e il rilascio controllato delle acque meteoriche provenienti dalle coperture impermeabili e dalla sostituzione delle pavimentazioni esistenti con pavimentazione carrabile drenante certificata CAM, ottenuta mediante interventi di depavimentazione e rinaturalizzazione delle superfici. Le tavole progettuali dedicate al punteggio B.1 confermano la localizzazione di tali opere e la loro diretta correlazione con gli obiettivi richiesti dal criterio. Nel complesso, il progetto dimostra il pieno raggiungimento del punteggio B.1, poiché il miglioramento del comfort urbano e della resilienza climatica non è affidato a dichiarazioni programmatiche, ma trova concreta attuazione in opere puntualmente progettate, localizzate, computate e finanziate, capaci di garantire contemporaneamente ombreggiamento, ventilazione, riduzione dell'inquinamento dell'aria e rallentamento del deflusso superficiale. *Documentazione a supporto: Relazione tecnica illustrativa – Computo metrico estimativo – Allegato A6 Verifica Climatica dell'Infrastruttura, Relazione Punteggi* **Capacità della proposta di realizzare interventi in linea con la Strategia nazionale del verde urbano** L'intervento realizza interventi coerenti con la Strategia Nazionale del Verde Urbano, in quanto, l'intervento include tutti gli elementi richiesti dal criterio di valutazione: incremento delle aree verdi mediante nuove alberature, riduzione delle superfici asfaltate, realizzazione di attrezzature per il tempo libero e applicazione di soluzioni riconducibili alla Strategia Nazionale del Verde Urbano e alle Nature Based Solutions. L'incremento del verde urbano è assicurato dalla trasformazione di via Aldo Moro in un boulevard alberato mediante la pedonalizzazione del tratto prospiciente la stazione ferroviaria e la realizzazione di un doppio filare di alberi, cui si aggiunge la riqualificazione dell'area degli ex Capannoni FS attraverso nuove piantumazioni. La riduzione delle superfici asfaltate è perseguita mediante la pedonalizzazione di via Aldo Moro e la demolizione delle pavimentazioni impermeabili esistenti nell'area degli ex Capannoni FS, successivamente sostituite con superfici drenanti. Le lavorazioni trovano riscontro nel computo metrico attraverso le opere di demolizione, rimozione e conferimento dei materiali e, soprattutto, nella voce n. 39 (A.P.8), relativa alla realizzazione di pavimentazione carrabile drenante certificata CAM, che incrementa la permeabilità del suolo e contribuisce alla mitigazione degli effetti del ruscellamento superficiale. Il requisito relativo alle attrezzature per il tempo libero è pienamente soddisfatto mediante la realizzazione di nuovi spazi pubblici destinati alla socializzazione e alla mobilità attiva. In particolare, il computo metrico prevede, alla voce n. 25, la fornitura di due strutture ludico-sportive certificate UNI EN 1176, destinate alle attività ricreative all'aperto, e, alla voce n. 26, la posa di quattro portabiciclette

	lungo la nuova area pedonale di via Aldo Moro. Le tavole progettuali individuano inoltre l'area dedicata ai servizi per la mobilità ciclabile negli ex Capannoni FS, completando il sistema di attrezzature pubbliche previsto dal progetto. L'intervento applica infine principi pienamente riconducibili alla Strategia Nazionale del Verde Urbano e alle Nature Based Solutions attraverso un insieme coordinato di soluzioni basate sulla natura: incremento del patrimonio arboreo, depavimentazione delle superfici impermeabili, utilizzo di pavimentazioni drenanti certificate e realizzazione di vasche di laminazione per la gestione sostenibile delle acque meteoriche. Tali interventi migliorano il microclima urbano, incrementano la permeabilità dei suoli, favoriscono l'assorbimento degli inquinanti atmosferici e rafforzano la resilienza climatica dell'area, configurando una vera infrastruttura verde urbana. Nel complesso, la documentazione progettuale, le tavole grafiche e le corrispondenti voci del computo metrico dimostrano in modo oggettivo e verificabile che l'intervento realizza tutti gli elementi richiesti dal criterio B.2, integrando nuove aree verdi, depavimentazione, attrezzature per il tempo libero e Nature Based Solutions in un progetto unitario pienamente coerente con gli indirizzi della Strategia Nazionale del Verde Urbano. *Documentazione a supporto: Relazione tecnica illustrativa – Computo metrico estimativo – Allegato A6 Verifica Climatica dell'Infrastruttura, Relazione Punteggi* **Capacità dell'intervento di connettere i punti strategici di interesse territoriale** L'intervento consente di connettere le piste cicalbili con i punti di interesse territoriali, in quanto realizza il completamento della rete ciclabile comunale, eliminando le discontinuità esistenti e garantendo il collegamento diretto con tutti i punti strategici richiesti dal criterio di valutazione: scuole, uffici pubblici, strutture sanitarie pubbliche e parchi pubblici. Tale risultato è dimostrato dalla tavola grafica dedicata al punteggio A.1, che rappresenta unitariamente la rete ciclabile esistente, i nuovi tratti in progetto e i principali poli urbani serviti, nonché dalla relazione tecnica che descrive le connessioni funzionali realizzate. Il collegamento con gli istituti scolastici è assicurato dal completamento della ciclabile di via Bovio e dal nuovo tratto di via San Martino, che mettono in rete la Scuola Primaria Angela Di Bari, la Scuola dell'Infanzia Paola Belsito, la Scuola dell'Infanzia Don Pino Puglisi e il Nido Santa Rita, garantendo continuità ai percorsi ciclabili e migliorando l'accessibilità in sicurezza ai principali plessi scolastici. Il collegamento con gli uffici pubblici è garantito dal prolungamento della rete verso il centro urbano e il centro storico, dove la relazione tecnica evidenzia il collegamento diretto con la Casa Comunale e con gli altri edifici pubblici, confermando che la rete ciclabile interessa il principale sistema amministrativo cittadino. Il requisito relativo alle strutture sanitarie pubbliche è soddisfatto mediante il completamento della ciclabile di via Bovio, che, superato l'incrocio Hotel Villa, raggiunge l'Ospedale Vittorio Emanuele II, come espressamente riportato nella relazione tecnica e rappresentato nella tavola A.1. Il collegamento con i parchi pubblici è assicurato dalla connessione della rete ciclabile con il Parco Largo Milano, individuato nelle tavole progettuali quale principale area verde pubblica servita dal nuovo percorso ciclabile. L'intervento assume inoltre una valenza strategica poiché non realizza un'infrastruttura isolata, ma completa i tratti mancanti della rete esistente, consentendo la chiusura del sistema ciclabile urbano e la formazione di un ampio

	semianello continuo che migliora l'accessibilità sostenibile ai principali servizi pubblici della città. Nel complesso, gli elaborati progettuali, la relazione tecnica e la tavola dedicata al criterio A.1 dimostrano in modo oggettivo e verificabile che l'intervento realizza il collegamento della rete ciclabile con scuole, uffici pubblici, strutture sanitarie pubbliche e parchi pubblici, soddisfacendo integralmente tutti gli elementi richiesti per l'attribuzione del punteggio. *Documentazione a supporto: Relazione tecnica illustrativa, Tavole grafiche e Relazione Punteggi* **Capacità dell'intervento di valorizzare le risorse territoriali** L'intervento consente di valorizzare le risorse territoriali, in quanto il completamento della rete ciclabile urbana non realizza esclusivamente un'infrastruttura per la mobilità sostenibile, ma connette stabilmente i principali attrattori paesaggistici, culturali e turistici della città di Bisceglie, incrementandone la fruibilità secondo gli indirizzi del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR). Il raggiungimento del criterio trova puntuale riscontro nella relazione tecnica, nella tavola grafica dedicata al punteggio A.2 e nella cartografia del PPTR, che evidenziano i collegamenti tra i nuovi tratti ciclabili e le risorse territoriali interessate. Con riferimento al patrimonio paesaggistico-costiero, il completamento della pista ciclabile di via Giovanni Bovio si raccorda con la rete esistente della Panoramica Umberto Paternostro, garantendo la continuità dei percorsi verso il litorale di La Salata, Salsello e Scalette, aree di elevato pregio paesaggistico e turistico, riconosciute con la Bandiera Blu 2026. Il progetto rende tali beni maggiormente accessibili mediante mobilità ciclabile, incentivando una fruizione sostenibile del sistema costiero e riducendo la dipendenza dal trasporto privato. L'intervento valorizza inoltre il patrimonio storico e culturale cittadino attraverso il nuovo collegamento ciclabile lungo via San Martino e via M.R. Imbriani, che si integra con la rete esistente consentendo il raggiungimento del Centro Storico, del Cortile Silvano e del Frantoio Ipogeo, uno dei principali beni storico-testimoniali della città, favorendone la fruizione mediante percorsi ciclabili continui e sicuri. Il criterio risulta ulteriormente soddisfatto attraverso il collegamento con le strade di valenza paesaggistica individuate dal PPTR, in particolare la Panoramica Umberto Paternostro, nonché con il percorso che conduce allo storico Ponte Lama Paterno, elemento identitario del paesaggio biscegliese. Il completamento dei tratti ciclabili elimina le attuali discontinuità della rete e consente una lettura unitaria del paesaggio costiero e dell'entroterra, in coerenza con gli obiettivi di tutela e valorizzazione del PPTR. Nel complesso, gli elaborati progettuali, la tavola grafica del criterio A.2 e la cartografia del PPTR dimostrano in modo oggettivo e verificabile che l'intervento connette la rete ciclabile con un numero di categorie di risorse territoriali superiore a quello minimo richiesto dall'Avviso, valorizzando il patrimonio costiero, storico e paesaggistico della città e incrementandone l'accessibilità e l'attrattività attraverso un sistema organico di mobilità sostenibile. *Documentazione a supporto: Relazione tecnica illustrativa, Tavole grafiche e Relazione Punteggi* **Coerenza con la pianificazione della mobilità sostenibile** L'intervento è coerente con la pianificazione della mobilità sostenibile, in quanto è

	pienamente coerente con la pianificazione della mobilità urbana sostenibile del Comune di Bisceglie e realizza il completamento della rete ciclabile comunale mediante nuovi tratti che garantiscono la connessione diretta con la dorsale ciclabile regionale e nazionale della Ciclovia Adriatica. Il raggiungimento del criterio trova puntuale riscontro nella documentazione progettuale, nella Tavola di Inquadramento degli Interventi, nella tavola della rete ciclabile predisposta ai fini del punteggio e nelle tavole del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). La coerenza con la pianificazione comunale è dimostrata dal fatto che gli interventi previsti lungo via Giovanni Bovio, via San Martino, via M.R. Imbriani, la Panoramica Umberto Paternostro e il nodo della stazione ferroviaria coincidono con gli assi della rete ciclabile individuati dal PUMS. Il progetto non introduce percorsi autonomi, ma completa le infrastrutture previste dalla pianificazione comunale, eliminando le discontinuità della rete e rendendola pienamente funzionale. Tale coerenza è ulteriormente rafforzata dalla realizzazione del nuovo hub della mobilità sostenibile presso gli ex Capannoni Ferrovie dello Stato, direttamente integrato con la stazione ferroviaria e dotato di deposito biciclette, ciclo-officina, postazioni di ricarica per e-bike, colonnine per veicoli elettrici e servizi dedicati alla mobilità dolce. La Tavola di Inquadramento degli Interventi evidenzia la relazione funzionale tra i nuovi percorsi ciclabili, la stazione ferroviaria e il nuovo polo intermodale, attuando concretamente gli obiettivi di integrazione tra mobilità ciclabile e trasporto pubblico previsti dal PUMS. Il secondo requisito del criterio risulta parimenti soddisfatto, poiché il completamento dei nuovi tratti ciclabili collega senza soluzione di continuità la rete urbana con la pista ciclabile costiera della Panoramica Umberto Paternostro e di via La Spiaggia, coincidente con il tratto biscegliese della Ciclovia Adriatica, inserita nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, nel Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche e nella rete Bicitalia n. 6 Adriatica. Il completamento della ciclabile di via Giovanni Bovio elimina la principale interruzione della rete urbana, mentre il collegamento tra via San Martino e via M.R. Imbriani estende tale connessione ai quartieri orientali della città, ampliando il bacino di utenza che può accedere in sicurezza alla rete ciclabile regionale e nazionale. Nel complesso, gli elaborati progettuali, le tavole del PUMS e la pianificazione ciclistica regionale dimostrano in modo oggettivo e verificabile che l'intervento è pienamente coerente con la pianificazione della mobilità sostenibile e realizza il collegamento della rete ciclabile comunale con la dorsale regionale e nazionale della Ciclovia Adriatica, soddisfacendo integralmente entrambe le condizioni previste dal criterio di valutazione. *Documentazione a supporto: Strumento di pianificazione della mobilità urbana del Comune di Bisceglie, Relazione Puntegi*

Informazioni da compilare solo in caso di realizzazione di piste ciclabili		
Lunghezza TOTALE dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali	4,29 km	
Lunghezza dei percorsi ciclabili e/o ciclopedonali costituenti la rete	IN SEDE PROPRIA	espressa in km 4,29
	SU CORSIA RISERVATA	espressa in km
	PROMISCUI PEDONALI E CICLABILI	espressa in km
	PROMISCUI CICLABILI E VEICOLARI	espressa in km
	URBANA CICLABILE	espressa in km

Livello di progettazione disponibile	Progetto di fattibilità tecnico economica ai sensi dell'art. 41 del D. Lgs. n. 36/2023 e art. 6 comma 7 dell'Allegato I.7 del D. Lgs. n. 36/2023
Autorizzazioni, pareri, nulla osta necessari per la realizzazione dell'intervento	Autorizzazione paesaggistica (da acquisire) Autorizzazione Autorità di Bacino (da acquisire) Autorizzazione Soprintendenza (da acquisire)
Durata temporale per la realizzazione/completamento dell'intervento	36 mesi

STRUMENTO DELLA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA
(riferimento al paragrafo 5.6 dell'Avviso)

Delibera di Giunta comunale n. 265 del 3/12/2025 – Tavola 1

INFORMAZIONI FINANZIARIE DELL'INTERVENTO

Fonti di finanziamento previste	*Barrare più opzioni, qualora l'intervento preveda congiuntamente l'utilizzo di più fonti di finanziamento* ☒ *PR Puglia 2021-2027 (fonte principale)* ☐ *risorse aggiuntive da altre fonti di finanziamento*
Altre fonti di finanziamento *(rif. paragrafo 3.3 della Comunicazione)*	☒ ***non sono previste** risorse aggiuntive da altre fonti di finanziamento* ☐ ***sono previste** risorse aggiuntive da altre fonti di finanziamento per le quali si riportano le seguenti informazioni (es. risorse messe a disposizione direttamente dal Soggetto proponente, Piano/Programma con i relativi Obiettivi e Azioni/Misure di riferimento, importo risorse distinte per fonte di finanziamento ecc.)* _____ _____ _____

CONTRIBUZIONE FINANZIARIA DELL'OPERAZIONE

Costo complessivo dell'intervento	€ 1.993.000,00
risorse a valere sul PR Puglia 2021-2027	€ 1.993.000,00
(eventuali) risorse TOTALI messe a disposizione dal Soggetto/i proponente/i	€ 0,00

Bisceglie, __/__/____

IL/LA RICHIEDENTE
Firmato digitalmente