



**NUCLEO DI VALUTAZIONE E VERIFICA
DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI**

**PARERE DEL NUCLEO DI VALUTAZIONE
E VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI
DELLA REGIONE PUGLIA**

N. 349 del 15.5.2017 Registro NVVIP

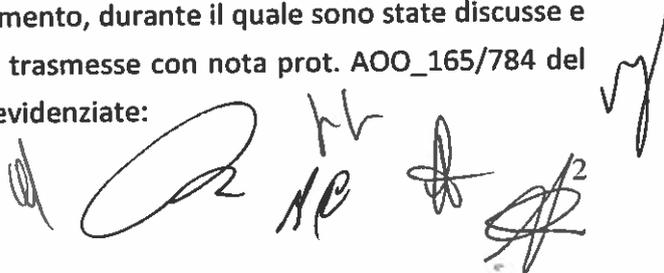
**PROGRAMMA OPERATIVO FESR PUGLIA 2007-2013
Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità"
Intervento FE5.400054
"Fornitura di due elettrotreni a composizione
M+R+R+M per l'esercizio sulle Ferrovie del Nord Barese"**

**IL NUCLEO DI VALUTAZIONE E VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI
DELLA REGIONE PUGLIA**

- Visto l'art. 1, comma 1, L. 17 maggio 1999 n.144 che prevede l'istituzione presso le amministrazioni centrali e regionali di Nuclei di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) al fine di migliorare e dare maggiore qualità ed efficienza al processo di programmazione delle politiche di sviluppo.
- Visto l'art. 1, comma 2, L. 17 maggio 1999 n.144 che assegna ai NVVIP funzioni inerenti l'assistenza e il supporto tecnico per le fasi di programmazione, formulazione e valutazione di documenti di programma, per le analisi di opportunità e fattibilità degli investimenti e per la valutazione ex ante di progetti ed interventi, tenendo conto in particolare di criteri di qualità ambientale e di sostenibilità dello sviluppo.
- Vista la L.R. Puglia 8 Marzo 2007, n. 4 "Nuova disciplina in materia di Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia (NVVIP)", così come modificata dall'art. 1 della L.R. Puglia 7 aprile 2015, 14.
- Vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1969 del 30 novembre 2016 di nomina ed istituzione del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici.
- Vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 13 del 17 gennaio 2017 di nomina del Presidente del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici.
- Visto il Regolamento di funzionamento del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici, approvato in data 28 dicembre 2016 e modificato in data 16 gennaio 2017, ai sensi dell'art. 5, comma 1, L.R. Puglia 8 marzo 2007, n. 4.

PREMESSO CHE:

- Con nota prot. AOO_148/0002384 del 28 novembre 2014 il Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità (attuale Sezione Infrastrutture per la Mobilità) della Regione Puglia trasmetteva al Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) il progetto «Programma Operativo FESR Puglia 2007-2013 - Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità" - Intervento FE5.400054 "Fornitura di due elettrotreni a composizione M+R+R+M per l'esercizio sulle Ferrovie del Nord Barese"»;
- Il progetto di cui sopra è finanziato dal Programma Operativo FESR Puglia 2007-2013 - Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità";
- Con nota prot. AOO_165/4300 del 23 dicembre 2014, il Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici - per il tramite della Segreteria Tecnico-Amministrativa NVVIP - trasmetteva le proprie osservazioni con richiesta di integrazioni e chiarimenti;
- In data 26 gennaio 2015 si è tenuto un incontro tecnico fra il Nucleo di Valutazione, i referenti regionali e i responsabili tecnici del progetto in argomento, durante il quale sono state discusse e approfondite le osservazioni formulate dal NVVIP e trasmesse con nota prot. AOO_165/4300 del 23 dicembre 2014;
- Con nota prot. AOO_148/0002051 del 20 agosto 2015 il Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità (attuale Sezione Infrastrutture per la Mobilità) trasmetteva la documentazione integrativa in riscontro alle osservazioni innanzi richiamate del NVVIP di cui alla nota prot. AOO_165/4300 del 23 dicembre 2014;
- Con nota prot. AOO_165/4078 del 30 novembre 2015 la Segreteria Tecnico-Amministrativa NVVIP comunicava alla Sezione Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità (attuale Sezione Infrastrutture per la Mobilità) che - a seguito della scadenza in data 5 agosto 2015 del mandato del precedente NVVIP - era in corso la selezione pubblica per il rinnovo del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia (ai sensi dell'art. 2 della L.R. Puglia L.R. Puglia 8 Marzo 2007, n. 4) e che, pertanto, a seguito della nomina e dell'insediamento del nuovo NVVIP di questa Amministrazione si sarebbe proceduto con l'attività istruttoria di valutazione della documentazione integrativa trasmessa con nota prot. AOO_148/0002051 del 20 agosto 2015;
- Con nota prot. AOO_165/784 del 20 febbraio 2017 il Nuovo Nucleo di Valutazione – nominato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1969 del 30 novembre 2016 ed operativo dal 16 dicembre 2016 – per il tramite della Segreteria Tecnico-Amministrativa NVVIP, trasmetteva le osservazioni formulate, con richiesta di integrazioni e chiarimenti, nel corso della riunione collegiale del 13 febbraio 2017 e contestualmente attivava un incontro tecnico, con la Sezione regionale di riferimento e con i responsabili tecnici del progetto, per l'approfondimento di dette osservazioni;
- In data 14 marzo 2017 si è tenuto un incontro tecnico fra il Nucleo di Valutazione, i referenti regionali e i responsabili tecnici del progetto in argomento, durante il quale sono state discusse e approfondite le osservazioni formulate dal NVVIP e trasmesse con nota prot. AOO_165/784 del 20 febbraio 2017, e in particolare, quelle di seguito evidenziate:

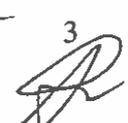
The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a small mark, a large cursive signature, the initials 'NR', another signature, a signature with a superscript '2', and a final signature on the far right.

- necessità di considerare utili alternative progettuali;
 - necessità di condurre uno studio di customer satisfaction più esaustivo al fine di cogliere meglio la dinamica di causa-effetto tra miglioramento dell'offerta del servizio di trasporto e aumento della domanda da parte degli utenti;
 - necessità di motivare opportunamente l'ipotesi di ripartizione delle spese tecniche del progetto tra i due anni della fase di investimento adottata nell'analisi finanziaria e nell'analisi economico-sociale;
 - necessità di spiegare in dettaglio il calcolo della voce di ricavi relativa alla vendita dei treni dismessi per un importo pari a € 53.664,00;
 - necessità di giustificare efficacemente le differenze tra i valori dei costi di esercizio – specificatamente per la manutenzione ordinaria e straordinaria – adottati nella costruzione dello scenario “con progetto” e dello scenario “senza progetto” nell'analisi finanziaria e nell'analisi economico-sociale;
 - necessità di indicare la modalità di copertura del disavanzo finanziario del progetto nella fase di esercizio.
- Con nota prot. AOO_148/749 del 14 aprile 2017 l'attuale Sezione Infrastrutture per la Mobilità della Regione Puglia trasmetteva una nuova versione dell'Analisi Costi Benefici del progetto in argomento in riscontro alle osservazioni del NVVIP di cui alla innanzi richiamata nota prot. AOO_165/784 del 20 febbraio 2017 (discusse ed approfondite nel corso dell'incontro tecnico del 14 marzo 2017);
 - Udita la relazione svolta dai relatori del progetto nella seduta del 15.05.2017

CONSIDERATO CHE

- L'Analisi Costi Benefici del progetto trasmessa in data 14 aprile 2017 ha tenuto conto delle osservazioni del NVVIP formulate in fase istruttoria con un accettabile livello di approfondimento;
- il progetto di investimento intende in sintesi perseguire i seguenti obiettivi:
 - ammodernamento del materiale rotabile della società “Ferrotramviaria SpA” per aumentare la qualità dell'offerta di trasporto ferroviario sulla rete Ferrovie Nord Barese, grazie al miglioramento del comfort degli utenti e alla maggiore regolarità del servizio di trasporto;
 - riduzione dei tempi di percorrenza nella tratta Bari-Bitonto della rete Ferrovie Nord Barese;
 - realizzazione di una più efficiente gestione del giro-macchina dei convogli sulla rete esercita da Ferrotramviaria SpA;
 - avere una più adeguata rispondenza agli attuali standard di sicurezza ferrotramviaria (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il D.M. del 28.10.2005 in materia di sicurezza nelle gallerie ferroviarie).
- La realizzazione del progetto di investimento risulta pienamente coerente con gli obiettivi strategici comunitari e regionali in materia di mobilità, individuabili nella promozione di modalità di trasporto sostenibili ed accessibili, nel raggiungimento di target omogenei di servizio e di



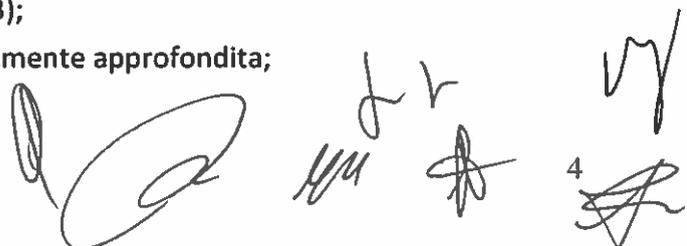




standard di performance minimi attraverso l'incremento del livello di servizio, nell'interoperabilità delle reti ed nel potenziamento del materiale rotabile;

- Il progetto consiste nella progettazione, fornitura e collaudo di n. 2 elettrotreni a quattro casse a trazione elettrica (3 kV c.c.) realizzati dalla società CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA, omologati per l'esercizio sulla rete RFI ed autorizzati per l'esercizio sulla rete delle Ferrovie del Nord Barese, destinati alla sostituzione di n. 2 elettrotreni di vecchia generazione, utilizzati nella tratta Bari-Bitonto;
- In data 22.01.2013, a seguito di regolare procedura di gara ad evidenza pubblica ai sensi della parte III del D.Lgs. 163/2006 s.m.i., la Ferrotramviaria SpA ha sottoscritto con CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA il contratto d'appalto afferente la fornitura n. 2 elettrotreni a quattro casse a trazione elettrica (3kV c.c.) di costruzione CAF, omologati per l'esercizio sulla rete RFI ed autorizzati per l'esercizio sulla rete FNB e successivo Atto Aggiuntivo n. 1 del 08.07.2014, nel quale era previsto un diritto di opzione a favore di Ferrotramviaria SpA per l'acquisto di ulteriori n. 2 elettrotreni (oggetto della Analisi Costi Benefici in esame) aventi le identiche caratteristiche dei materiali rotabili oggetto della fornitura principale, da esercitarsi entro tre anni dalla data di stipula del contratto medesimo. Il suddetto diritto di opzione stabiliva per l'acquisto degli ulteriori n. 2 treni lo stesso prezzo di acquisto della fornitura principale eventualmente rivisto in funzione dell'intervenuta variazione del costo della vita e del lavoro di operai ed impiegati come calcolata dall'ISTAT tra la data di sottoscrizione del contratto principale e quella dell'esercizio dell'opzione;
- In data 29.07.2014 è stato sottoscritto tra Ferrotramviaria SpA e Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA l'Atto Aggiuntivo n. 2 al contratto d'appalto del 22.01.2013, a disciplina dell'esercizio del diritto d'opzione da parte della Ferrotramviaria SpA per l'acquisto degli ulteriori n. 2 elettrotreni oggetto dell'ACB in esame, per un importo complessivo netto pari a € 9.583.084,20 oltre IVA e comprendenti le varianti di cui all'Atto Aggiuntivo n. 1 del 08.07.2014 e rivalutazione ISTAT, con tempi di consegna improrogabilmente fissati per il 31.12.2015;
- Il valore economico totale del progetto di investimento è pari a € 10.300.000,00 di cui € 9.583.084,20 per la fornitura degli elettrotreni.

RILEVATO CHE

- L'Analisi Costi-Benefici è stata sviluppata assumendo quale scenario di riferimento l'alternativa "senza intervento" all'acquisto dei due nuovi treni, realisticamente individuata nell'attrezzaggio tecnologico ai fini della sicurezza e nel restyling di due elettrotreni di vecchia generazione;
- L'analisi di contesto è sufficientemente delineata e pone le basi per l'elaborazione degli scenari di domanda e offerta;
- L'analisi della domanda attuale e futura è sufficientemente sviluppata per l'arco temporale assunto alla base delle valutazioni, pari a 30 anni (costituito da n. 2 anni di investimento e n. 28 anni di esercizio, complessivamente dal 2014 al 2043);
- L'analisi dell'offerta attuale e futura risulta adeguatamente approfondita;



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with the number '4' below them.

- La fornitura degli elettrotreni si configura sostanzialmente come un investimento di "sostituzione" di altrettanti treni oramai obsoleti per i quali non risulta economicamente vantaggioso un ammodernamento tecnologico con l'attrezzaggio dei necessari sistemi di sicurezza a norma, per cui la stima dei benefici considerata nell'Analisi Costi Benefici è stata realizzata ipotizzando l'assenza di incremento di domanda;
- In virtù della riduzione dei tempi di percorrenza e della maggiore affidabilità del nuovo materiale rotabile il gestore Ferrotramviaria SpA potrà adottare un nuovo modello di esercizio evoluto e basato sull'intensificazione e diversificazione delle corse secondo un orario cadenzato, così come proposto nell'ambito del Grande Progetto "Linea ferroviaria Bari-Barletta: raddoppio, velocizzazione e potenziamento della tratta Corato-Barletta, interconnessione con RFI nelle Stazioni RFI di Barletta e Bari, riorganizzazione delle viabilità di accesso e dell'intermodalità multimodale";
- In base alle stime, il flusso di cassa netto (finanziario) generato dall'investimento sarà negativo per tutti gli anni dell'arco temporale assunto come riferimento nell'analisi, non consentendo di coprire adeguatamente i flussi monetari in uscita, nell'ammontare e nella distribuzione;
- Il valore residuo dell'investimento è stato cautelativamente assunto pari a € 479.154,00 equivalente al 5 % del valore della fornitura;
- Il VAN finanziario (VANf) calcolato adottando un tasso di attualizzazione del 5% e il TRI finanziario (TRIf) del progetto risultano entrambi negativi e pari rispettivamente a - € 7.671.512,00 e - 12,45 %;
- Il progetto, nella sua attuale configurazione, rientra nella categoria dei progetti generatori di entrate prevedendo l'applicazione dell'Art. 55 del Regolamento n. 1083/2006 coerentemente con le indicazioni riportate nel documento COCOF 078/0074/00-EN;
- Il calcolo del deficit di finanziamento (funding gap) determina un valore dello stesso pari al 101,3%, adottando un tasso del 5% ed avendo assunto un costo dell'investimento attualizzato di € 9.389.116,00 ed entrate nette attualizzate cumulate negative e pari - € 117.712, comprensive del valore residuo attualizzato di € 116.414,00;
- L'analisi economico-sociale ha preso in considerazione gli effetti diretti dell'intervento, vale a dire gli effetti riconducibili alla domanda di trasporto direttamente interessata dall'immissione in esercizio dei nuovi elettrotreni;
- Il progetto genera ulteriori benefici e, in particolare, quello associato al miglioramento delle condizioni di viaggio che non è stato quantificato in termini monetari nell'analisi economico-sociale, se non in parte attraverso la monetarizzazione del risparmio del tempo di viaggio;
- I valori del VAN economico (VANe) e del TIR economico (TIRe) sono pari rispettivamente a € 9.754.734,00 e 15,18% e giustificano la realizzazione del progetto in virtù dei benefici economici per la collettività in termini riduzione dei tempi di percorrenza per migliori prestazioni, maggiore disponibilità ed affidabilità del materiale rotabile, minore tempo di imbarco per disabili, assumendo un tasso di sconto sociale pari al 3,5%;
- La realizzazione del progetto presenta un rapporto benefici/costi (B/C) pari a 2,83;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with the number '5' written below them.

- La versione dell'Analisi Costi-Benefici presa in esame, non comprende un'analisi di rischio sviluppata adottando tecniche di simulazione probabilistica che consentirebbero di cogliere più efficacemente le relazioni di causa-effetto tra eventi di rischio e risultati economico-finanziari, soprattutto con riferimento all'interazione tra più cause; tuttavia l'analisi di sensitività permette di individuare gli effetti associati alla variazione di alcuni parametri rilevanti sui flussi finanziari ed economici, e sugli indicatori di convenienza economico-finanziario.

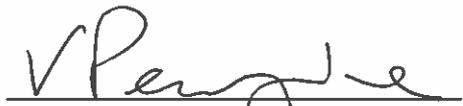
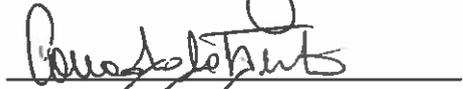
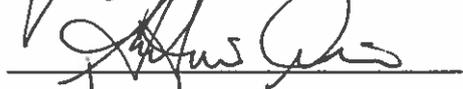
Tutto ciò premesso, considerato, rilevato e per quanto valutabile

IL NUCLEO ESPRIME PARERE POSITIVO

- raccomandando che il soggetto attuatore realizzi con opportuna cadenza periodica studi relativi alla domanda ed alla customer satisfaction indispensabili ad assicurare il coordinamento di questo intervento con il più ampio e organico programma di investimenti al cui interno si inserisce;
- raccomandando altresì che, pur all'interno del più ampio quadro di interventi programmato e con precipuo riferimento ai contratti di servizio, il soggetto attuatore assicuri la sostenibilità finanziaria dell'intervento con l'individuazione preventiva e analitica delle fonti necessarie a compensare i flussi di cassa negativi all'interno della finestra temporale considerata nell'analisi (dal 2014 al 2043).

Bari, 15.05.2017

I Componenti NNVIP

		Firme
Vitorocco PERAGINE	Presidente	
Corrado LO STORTO	Vicepresidente	
Fabio CAPUTO	Componenti	
Antonio CORVINO	"	
Giovanni GUZZARDO	"	
Francesco NATALE	"	
Giovanna PINTO	"	