



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

**N. 380 del 20 aprile 2020 del Registro NVVIP**

**“Patto per lo Sviluppo della Regione la Puglia” a valere sulle risorse del  
FONDO SVILUPPO E COESIONE 2014-2020 (Delibera CIPE n. 26 del 10/08/2016)  
“Metropolitana di superficie Martina-Lecce-Gagliano –  
elettrificazione ed eliminazione PL”**

**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, n. 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 (NVVIP).
- 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 (NVVIP).
- Vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 2300 del 9 dicembre 2019 di proroga del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP).
- Visto il Regolamento relativo al funzionamento del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) 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.

- Visto l'art. n. 59, comma 1, L.R. Puglia 29 dicembre 2017, n. 67, che definisce le attività poste in capo al Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP).
- Vista la nota del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici n. 1129 del 1° marzo 2018 "Richiesta di interpretazione degli ambiti soggettivo e oggettivo dell'art. 59 della L.R. 29 dicembre 2017, n. 67", inviata alla Direzione del Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro della Regione Puglia.
- Vista la nota di riscontro alla richiesta di interpretazione dell'art. 59 della L.R. 29 dicembre 2017, n. 67, trasmessa in data 2 marzo 2018, prot. AOO\_002/PROT 02/03/2018 – 0000334 dalla Direzione del Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro nella quale viene richiesto al Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP), nelle more di un chiarimento interpretativo e con riferimento alle procedure in corso, di procedere alle valutazioni allo stesso richieste.

#### **PREMESSO CHE:**

- In data 04/12/2019, con nota AOO\_148 prot. n. 2671, la Sezione Infrastrutture per la Mobilità trasmetteva alla Sezione Programmazione Unitaria l'Analisi Costi Benefici, redatta dal soggetto beneficiario Ferrovie del Sud Est Srl (FSE).
- In data 12/12/2019, la Sezione Programmazione Unitaria trasmetteva alla Segreteria Tecnico-Amministrativa del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP) l'Analisi della sostenibilità economico-finanziaria del progetto di investimento in parola acquisita al n. prot. AOO-165 n. 11623, al fine dell'ottenimento del Parere preventivo.
- Con nota AOO\_165 n. 0002246 del 09/03/2020, il NVVIP ha rappresentato al soggetto proponente FSE Srl la necessità che il progetto in parola fosse aggiornato e integrato, rispetto alle indicazioni delle linee guida ACB, nei seguenti punti essenziali:
  - nella sezione introduttiva del documento, oltre che nella parte dedicata alla fattibilità tecnico-amministrativa, deve essere indicata la tipologia di risorse finanziarie utilizzata per la realizzazione dell'intervento (FESR, FSC, ecc.);
  - l'analisi costi-benefici è stata sviluppata facendo riferimento alla realizzazione di due interventi distinti identificati come Fase 1 e Fase 2, seppur tra loro collegati funzionalmente. L'analisi costi-benefici deve far riferimento ad un unico progetto chiaramente identificabile (l'intervento realizzato in Fase 1 o l'intervento realizzato in Fase 1+Fase2);
  - deve essere presentato il quadro economico di progetto;
  - nella sezione dell'analisi costi-benefici dedicata alla fattibilità tecnico-amministrativa è necessario riportare un cronoprogramma dettagliato delle attività;
  - l'analisi costi-benefici deve contenere una sezione in cui sono opportunamente descritte le alternative progettuali prese in considerazione, sia dal punto di vista tecnico che economico-gestionale;
  - nella stima della domanda potenziale, è opportuno considerare i flussi turistici, anche al fine di migliorare il rapporto benefici/costi del progetto;

- è necessario riportare nell'analisi costi-benefici una più accurata descrizione dei modelli/metodi utilizzati per la stima dei costi, congiuntamente ad un maggior grado di dettaglio delle differenti singole voci di costo. Tale maggior dettaglio consentirebbe, tra l'altro, una puntuale applicazione dei fattori di conversione per la trasformazione dei flussi finanziari nei corrispondenti flussi economici;
  - il rapporto benefici/costi appare basso per la tipologia di progetto, anche in relazione alla dimensione quantitativa dell'investimento;
  - le tabelle utilizzate nelle sezioni dedicate all'analisi finanziaria e all'analisi economico-sociale riportano dati con sole due cifre significative. È opportuno esporre i dati inseriti nelle tabelle con un maggior numero di cifre significative;
  - è opportuno ricordare che l'esigenza di verificare l'ammontare delle entrate nette nella fase operativa del progetto e, eventualmente determinare il *funding gap*, è dettata dall'Art. 61 del Reg. UE 1303/2013 per la tipologia di risorse finanziarie FESR. Qualora il progetto non sia finanziato con risorse FESR, non sarebbe necessario procedere alla verifica delle entrate nette. Inoltre, laddove il progetto sia finanziato solo in parte con risorse FESR, bisognerebbe applicare il criterio del pro-rata, per la verifica delle entrate nette e la determinazione del *funding gap*.
- Nel corso dell'incontro tecnico svoltosi per via telematica il 16/03/2020 tra il NVVIP e i rappresentanti di FSE sono stati discussi ed approfonditi gli elementi della proposta progettuale sopra evidenziati.
  - Con nota AOO-148 n. 0000809 del 03/04/2020 acquisita con Prot. AOO-165 n. 0002809 del 06/04/2020, la Sezione Infrastrutture per la Mobilità trasmetteva alla Sezione Programmazione Unitaria, Segreteria TA del NVVIP, l'aggiornamento dell'Analisi della sostenibilità economico-finanziaria del progetto di investimento in parola, trasmesso da FSE Srl, al fine dell'ottenimento del Parere preventivo del NVVIP.
  - L'elaborazione finale dell'Analisi Costo-Benefici, da ultimo presentata, consente di perfezionare la proposta sulla base dei rilievi del NVVIP.
  - Udita la relazione svolta dai relatori del progetto, nella seduta telematica del NVVIP del 20/04/2020.

#### **CONSIDERATO CHE**

- La società FSE Srl, tramite una estesa rete ferroviaria, gestisce il collegamento tra le quattro province meridionali della Puglia, servendo la maggior parte dei Comuni presenti all'interno delle stesse e, in ottica integrativa/sostitutiva del servizio di trasporto ferroviario, la società ha implementato il servizio di trasporto pubblico su gomma, operando su oltre 130 Comuni, da Bari sino a Gagliano del Capo, al fine di sviluppare un sistema articolato di servizi di trasporto in grado di soddisfare le differenti esigenze dell'utenza in termini di mobilità.
- FSE ha definito un piano articolato di investimenti finalizzato all'implementazione della trazione elettrica sulla rete, mettendo in esercizio nell'immediato i tratti di linea già elettrificati attraverso

il rinnovo del materiale rotabile e realizzando un piano di elettrificazione per le altre linee previsto negli anni a seguire. Tali misure rientrano in un più ampio Piano industriale in coerenza con il quadro complessivo degli obiettivi strategici dello stesso, ovvero: 1) incremento delle prestazioni di trasporto, in termini di tempi di percorrenza, di aumento della qualità e dell'affidabilità del servizio; 2) risparmio per l'alimentazione del parco rotabile, dato dalla progressiva riduzione del carburante fossile approvvigionato e dall'incremento della trazione elettrica, oltre ad una riduzione dei costi di manutenzione; 3) riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>; 4) riduzione dell'età media del materiale rotabile in esercizio.

- Il progetto in parola è parte di un più ampio programma di investimenti suddiviso in due fasi funzionali – Fase 1 e Fase 2 - che prevede la realizzazione di opere finalizzate alla elettrificazione Linea ferroviaria a 3kVcc della tratta Martina Franca – Lecce – Gagliano che includono: 1) interventi legati all'elettrificazione (realizzazione dell'impianto di trazione elettrica 3 kVcc, degli impianti di sottostazione elettrica e adeguamenti degli impianti di segnalamento); 2) interventi legati alla sicurezza (installazione dei sistemi RTB-Rilevazione Temperatura delle Boccole e del sistema per la protezione automatica integrata dei passaggi a livello PAI-PL); 3) interventi per la gestione delle informazioni di controllo e diagnostica con la realizzazione di dorsali di telecomunicazione in fibra ottica e l'implementazione di apparecchiature di connessioni in fibra ottica nelle stazioni e nei passaggi a livello; 4) interventi di mitigazione dell'inquinamento acustico attraverso l'installazione di barriere antirumore.
- Il progetto in parola, specificatamente, riguarda la realizzazione degli interventi ricompresi nella Fase 1: la realizzazione di tutti gli interventi previsti dal programma di investimenti per il lotto 1 (tratta Martina Franca – Lecce) e per il lotto 2 (tratta Lecce – Zollino), la realizzazione degli interventi di segnalamento per il lotto 3 (tratta Zollino – Gagliano) e per il lotto 4 (tratta Maglie – Otranto) e l'elettrificazione della linea Martina Franca-Lecce e della tratta Lecce -Zollino al 2023.
- Il valore economico del progetto in esame è pari a € 130.000.000,00 ed è finanziato con risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 nell'ambito del "Patto per il Sud" (delibera CIPE n. 26 del 10/08/2016 del CIPE) e successivo "Patto per lo Sviluppo della Regione Puglia (DGR n.545 del 11/04/2017).

#### **RILEVATO CHE**

- Lo schema utilizzato dal soggetto proponente per la redazione dell'Analisi Costi-Benefici relativa alla proposta progettuale per la sola Fase 1 risulta essere quello indicato dalla Commissione Europea nella sua "Guida all'Analisi Costi-Benefici dei progetti di investimento - Strumento di valutazione per la politica di coesione 2014-2020".
- L'Analisi Costi-Benefici (ACB) è stata sviluppata in termini differenziali, confrontando la performance finanziaria ed economica dell'alternativa progettuale in oggetto (scenario "di progetto") con l'alternativa che non prevede la realizzazione di alcun intervento infrastrutturale lasciando la situazione di partenza immutata (scenario "do Nothing").
- L'analisi della domanda risulta sufficientemente sviluppata.

- L'ACB ha considerato una durata del progetto pari a 35 anni, compresa la fase di realizzazione dello stesso di 4 anni.
- Il valore residuo dell'investimento è pari ad € 6.500.000, determinato nella misura del 5% del valore dello stesso.
- L'ACB è stata sviluppata nell'ipotesi prudenziale che la realizzazione del progetto non determini un incremento della domanda imputabile alla diversione modale gomma/ferro come effetto del miglioramento delle prestazioni del servizio ferroviario e, conseguentemente, ricavi incrementali rispetto allo scenario "do Nothing".
- L'analisi della sostenibilità finanziaria evidenzia per l'intervento in esame, nel confronto tra lo scenario "di progetto" e lo scenario "do Nothing", un Valore Attuale Netto finanziario differenziale (VANf) pari ad - € 102.592.456,88, calcolato adottando un tasso di sconto pari al 4%.
- L'analisi economico-sociale è stata condotta considerando esclusivamente gli effetti attribuibili, in via diretta, alla realizzazione del progetto e riconducibili alla sola domanda interessata dalle opere di elettrificazione della linea Martina Franca-Lecce-Gagliano per le tratte comprese nella Fase 1 e dalle opere complementari di miglioramento della sicurezza, innovazione dei sistemi di comunicazione e mitigazione dell'inquinamento acustico. In particolare, la predetta analisi ha quantificato in termini monetari esclusivamente i benefici legati alla riduzione dei tempi di percorrenza, riduzione delle emissioni inquinanti di CO<sub>2</sub> in atmosfera e delle sostanze inquinanti nei processi a monte e a valle per la produzione dei combustibili/elettricità, e dell'inquinamento acustico, senza considerare né benefici di tipo indiretto né benefici non monetizzabili, tra cui, ad esempio, il miglioramento del comfort dei passeggeri per la riduzione dei cattivi odori.
- L'analisi economico-sociale indica per il progetto un Valore Attuale Netto economico differenziale (VANE) di € 42.992.086,15 e un rapporto Benefici/Costi (B/C) di 1,55, determinati adottando un tasso di sconto pari al 3%, e un Tasso Interno di Rendimento economico (TIRe) pari a 5,509%.
- L'analisi di sensitività risulta adeguatamente strutturata e ha preso in esame gli effetti sui valori di VANf e VANE attribuibili a variazioni del costo di investimento, costi operativi, variazioni dei flussi di traffico e risparmi di tempo per utenti su modalità ferroviaria.

Tutto ciò premesso, considerato, rilevato e per quanto valutabile

### **IL NUCLEO ESPRIME PARERE POSITIVO**

Bari, 20 aprile 2020

**Per il NNVIP**  
**Il Presidente NNVIP**  
**Prof. Vitorocco PERAGINE**

**Responsabile Segreteria T.A. NNVIP**  
**Dott.ssa Tiziana Crudele**

*Tiziana Crudele*

*Vitorocco Peragine*