



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

**N. 383 del 15 giugno 2020 del Registro NVVIP**

**“Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari–Taranto” previsto dall’Asse Tematico C dell’Addendum al Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020. Delibera CIPE 98/2017”**

**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 27 settembre 2018 il NVVIP, registrato al n. 362 del proprio registro, ha espresso il parere favorevole sul progetto POR Puglia FESR 2014/2020 Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020- Delibera CIPE 54/20 Ferrovie del SUD EST – Intervento Armamento ferroviario dell’anello di BARI.
- Il soggetto proponente ha presentato alla Sezione Infrastrutture per la Mobilità una Variante progettuale dell’intervento previsto nel Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 con nota prot. AD/91 del 17.03.2020.
- In data 6 aprile 2020 con nota AOO\_148/PROT/06/04/2020/0000833 la Sezione Infrastrutture per la Mobilità ha trasmesso alla Sezione Programmazione Unitaria il suddetto aggiornamento dell’Analisi Costi Benefici, inoltrato con nota prot. AD/91 del 17.03.2020 dal Soggetto Attuatore Ferrovie del Sud Est, unitamente all’apposito foglio di calcolo elettronico (Analisi Costi-Benefici \_Armamento Bari-Taranto\_rev D).
- L’ACB è stata acquisita al protocollo della Sezione Programmazione Unitaria AOO\_165- n. 2891 del 06 aprile 2020 e trasmessa al NVVIP tramite la segreteria tecnico-amministrativa.
- In data 29 maggio 2020 con nota AOO\_165 n. 3595, il NVVIP ha formulato i seguenti rilievi, per i quali ha richiesto un approfondimento ed un conseguente aggiornamento dell'Analisi Costi-Benefici (ACB):
  - descrizione dei criteri adottati per la stima del servizio sostitutivo (vedasi pp. 21-22) che sarà erogato in modalità stradale, tramite bus, anziché mediante la modalità ferroviaria;
  - verifica dell'importo riportato, in relazione al 2018, nella tabella n. 10 (p. 28), a causa di una differenza rispetto al valore indicato nella tabella n. 8 (p. 27) ed attinente al medesimo anno;
  - indicazione più analitica, eventualmente oltre alla progettazione, delle voci di investimento incluse nella macro-voce “Spese Generali” (p. 28);

- aggiornamento di un refuso relativo al paragrafo 3.4 “Modelli di esercizio - Scenario do minimum”, anziché 3.3.1 (p. 29);
  - descrizione delle motivazioni per le quali nello “Scenario do minimum”, ai fini dell’erogazione del servizio sostitutivo tramite il bus snodato da 18 metri, si fa esplicito riferimento al prezzo di acquisto inerente all’usato di qualità, anziché al listino di mercato del nuovo (p. 29);
  - modifica della denominazione del paragrafo 4.2 (p. 31) da “ricavi finanziari” a “entrate finanziarie”.
- In data 12 giugno con pec identificata con protocollo n. AD/156, acquisita agli atti della Sezione Programmazione Unitaria al prot. AOO\_165 n. 3815 del 15 giugno 2020, il soggetto beneficiario ha trasmesso una nuova ACB;
  - 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 15 giugno 2020.

#### **CONSIDERATO CHE**

- il progetto prevede la realizzazione di un *upgrading* infrastrutturale, al fine di ripristinare – in una prospettiva di piena efficienza – l’armamento ferroviario della linea “Bari – Taranto”, superando le restrizioni di velocità correlate al degrado e, al contempo, migliorando l’accesso alle stazioni;
- il progetto rientra nell’“Addendum” al “Piano Operativo Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastruttura 2014-2020”, Delibere CIPE n. 54/2016 e n. 98/2017, predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ed è stato inserito negli “Interventi per il trasporto urbano e metropolitano – ASSE TEMATICO C – Regione Puglia”;
- il valore economico totale del progetto è pari a € 70.000.000,00 al netto dell’IVA;
- l’elaborazione finale dell’Analisi Costi-Benefici, da ultimo presentata, consente di rimuovere le criticità osservate dal NVVIP durante la relativa fase istruttoria.

#### **RILEVATO CHE**

- l’Analisi Costi-Benefici è stata condotta confrontando, in termini differenziali, le *performance* della sostenibilità finanziaria ed economica tra lo scenario “senza intervento” e quello “con intervento”. In particolare, il primo scenario è incentrato su un’evoluzione dei costi attuali; il secondo, invece, verte sui benefici e sui costi connessi all’espletamento dell’investimento in parola;
- la realizzazione del progetto prevede una fase di investimento della durata di 4 (quattro) anni;
- l’analisi di contesto risulta sufficientemente sviluppata;
- gli elementi e le fasi inerenti la fattibilità tecnico-amministrativa dell’iniziativa sono sufficientemente illustrati;

- il valore residuo finale dell'investimento è pari a € 3.500.000,00, calcolato quale 5% del valore iniziale dell'opera;
- l'analisi di sostenibilità finanziaria è stata sviluppata, assumendo una vita utile economica dell'investimento pari a 30 anni, oltre il quadriennio necessario per la realizzazione dell'opera ed evidenza per l'investimento un VANf pari a € -174.756.023. Tale valore è stato calcolato sui flussi differenziali tra lo scenario "con intervento" e quello "senza intervento", adottando un tasso di sconto del 4%;
- l'intervento, nella sua attuale configurazione, non richiede il calcolo del deficit di finanziamento (il *funding gap*) giacché il finanziamento pubblico verte sui fondi FSC 2014-2020, "Piano Operativo Fondo di Sviluppo e Coesione Infrastruttura 2014-2020", Delibere CIPE n. 54/2016 e n. 98/2017;
- lo sviluppo dell'analisi economico-sociale dell'intervento, in merito al contesto esaminato, si connota per la produzione di benefici economici per la collettività, tra i quali è interessante evidenziare:
  - il decremento della congestione stradale;
  - i risparmi di tempo (considerando sia il confronto tra il "trasporto su gomma" ed il "trasporto ferroviario", sia la comparazione incentrata soltanto sul "trasporto ferroviario");
  - la diminuzione, negli insediamenti urbani, dell'impatto negativo connesso all'incidentalità.

Assumendo un tasso di sconto sociale pari al 3%, da tale analisi conseguono i seguenti valori:

Valore attuale netto economico (VANE) = € 30.994.359;

Tasso interno di rendimento economico (TIRe) = 6,95%;

Rapporto B/C = 1,26

- l'analisi di sensitività condotta si connota per la determinazione quantitativa dei risultati finanziari ed economico-sociali, a seguito di una differente variazione delle variabili fondamentali per la realizzazione dell'investimento.

Tutto ciò premesso, considerato, rilevato e per quanto valutabile

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

Bari, 15 giugno 2020

**Per il NVVIP**

**Il Presidente NVVIP**

**Prof. Vitorocco PERAGINE**

**Responsabile Segreteria T.A. NVVIP**

**Dott.ssa Tiziana Crudele**


