

PARTE PRIMA

INTRODUZIONE E INFORMAZIONI DI SINTESI

1. INTRODUZIONE E SINTESI DEL DOCUMENTO

Il Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per le regioni italiane dell'Obiettivo 1 ha chiaramente indicato l'inserimento dell'Asse Prioritario Comunicazioni tra gli obiettivi di maggior rilievo dell'intero Piano, come risulta dal fatto che circa un quinto delle risorse del QCS (al netto di quelle direttamente destinate ai settori produttivi dell'agricoltura e dell'industria) è stato attribuito a tale settore.

Tale enfasi si spiega agevolmente, del resto, se si pensa che una delle finalità essenziali di ogni piano regionale - e quindi anche del QCS, che la ribadisce esplicitamente - è quella di ridurre il livello di perifericità delle regioni meno sviluppate, dato che sottosviluppo e perifericità sono spesso due facce della stessa realtà, che si alimentano l'un l'altra in un circolo vizioso di causa-effetto che è compito della politica regionale cercare di spezzare con un apposito e mirato programma di intervento.

In particolare, per ciò che riguarda le regioni italiane dell'Obiettivo 1 (il Mezzogiorno, nella sostanza), è del tutto evidente che il ritardo in cui tale regioni versano dal punto di vista economico e produttivo trova una delle cause principali proprio nella insufficienza della rete dei collegamenti con la parte più sviluppata del paese, ed in particolare nella grave carenza del sistema ferroviario, sia per quanto concerne il traffico viaggiatori, sia soprattutto per ciò che attiene al trasferimento delle merci, tuttora avviato per la quasi totalità sulla strada, anche se con effetti da tutti riconosciuti antieconomici in termini di costi per gli operatori e soprattutto di costi sociali per la collettività.

Rispetto alla finalità strategica della riduzione della perifericità, l'obiettivo generale da perseguire per il settore ferroviario viene

individuato nell'innalzamento del livello qualitativo sia per l'infrastruttura sia per le prestazioni. Tale obiettivo, d'altra parte, appare di difficile conseguimento sulla base dei soli meccanismi di mercato, proprio perché la bassa domanda, connessa con situazioni di ritardo nel livello di sviluppo economico e produttivo, porta a frenare i programmi delle aziende per la fornitura di servizi e quindi, per la realizzazione delle infrastrutture stesse. Ciò giustifica pienamente, di conseguenza, il rilievo attribuito dal QCS a tale settore, quale risulta dal ricordato impegno finanziario a favore del trasporto in generale e delle ferrovie in particolare (circa i tre quarti dell'investimento complessivo previsto nel QCS per i trasporti sono infatti destinati al modo ferroviario).

Più specificamente, le scelte strategiche per la rete ferroviaria meridionale, assunte quale base di riferimento di una "struttura di programma" che conduca all'articolazione negli specifici interventi da finanziare, sono individuabili nelle seguenti:

- ammodernamento strutturale e funzionale della rete meridionale ed insulare e sua velocizzazione, nonché conseguente integrazione con la restante rete ferroviaria italiana, in modo da favorire un più agevole accesso all'Europa, anche mediante il realizzando sistema Alta Velocità (il quale viene considerato nel presente Sottoprogramma come un intervento ordinario e "nazionale", anche se in parte è previsto che interessi l'area meridionale del Paese);
- adozione delle iniziative necessarie per realizzare la intermodalità passeggeri e merci, insieme a più agevoli e puntuali connessioni interne al Mezzogiorno, mediante collegamenti trasversali;

- omogeneizzazione della rete esistente attraverso un più soddisfacente standard dell'infrastruttura e una gestione più redditiva capace di offrire un servizio più efficiente.

Il perseguimento di tali obiettivi comporterebbe un ammontare di risorse ben maggiore di quelle attualmente disponibili. Di conseguenza, si è rivelato necessario formulare un programma di interventi "prioritari" compatibile dal punto di vista finanziario, concentrato su quattro fondamentali tipi di azioni o misure, che raggruppano interventi di natura omogenea o tra loro strettamente correlata:

- a) *Potenziamento e qualificazione servizio ferroviario itinerari lunghe percorrenze (raddoppi di linee)* per qualificare i servizi di trasporto offerti e per soddisfare incrementi di traffico al di là della potenzialità esistente. Si tratta di interventi che interessano le dorsali e i principali itinerari di rete e che sono funzionali soprattutto alla velocizzazione dei trasporti sulle lunghe distanze, attraverso incrementi di velocità massima e frequenza dei treni, dotazione tecnologica e sicurezza dell'infrastruttura;
- b) *Razionalizzazione flussi per tipologie di traffico aree metropolitane (nodi metropolitani)* per potenziare l'insieme di infrastrutture e impianti ferroviari che ricadono nell'ambito di una vasta area urbanizzata, in modo da garantire una gestione dei traffici all'interno del sistema insediativo, senza sovrapposizioni o interferenze con i treni a lunga percorrenza;
- c) *Rimozione situazioni che ostacolano funzionale circolazione dei treni (varianti di tracciato)* per rimuovere gli ostacoli (curvature, pendenze, connessioni, frane) lungo gli itinerari e le linee di collegamento, che oggi impediscono una funzionale circolazione dei treni, in modo da consentire un aumento dei

marginì di sicurezza da un lato, della velocità del servizio e del peso trainabile dall'altro;

- d) *Miglioramente prestazioni delle infrastrutture esistenti (tecnologie di rete)* per qualificare e rendere più sicuro il supporto infrastrutturale esistente estendendo l'elettificazione, i controlli automatizzati e, quando i volumi di traffico esistenti e previsti ne giustifichino l'investimento, i sistemi che avvicinano le prestazioni della linea a quelle dell'alta velocità.

L'ordine di grandezza finanziario di questi interventi prioritari, che dovrebbero essere svolti entro il periodo 1994-1999 (e sui quali per la parte di spesa pubblica potrà essere richiesto il contributo comunitario del FESR), è previsto pari a 1.981,6 Mecu, determinati sulla base del costo dei 19 progetti¹ in cui si articolano le quattro tipologie di intervento menzionate, le quali sono completate da una misura per l'assistenza tecnica all'attuazione del sottoprogramma (v. scheda finanziaria al successivo punto 3). Il nuovo importo tiene conto della cifra 1756,6 Mecu indicata Nel P.O. approvato con decisione del 16/12/94 F.E.S.R. n. 94.05.09.004 ARINCO n. 94.IT.16.020 e delle risorse, pari a 225 Mecu, determinate dall'ultimo del fondo di indicizzazione per 90 Mecu.

Con la realizzazione di questi interventi, alla fine degli anni '90 la dotazione infrastrutturale della rete ferroviaria meridionale avrà pertanto come ossature portanti e fluidificanti la mobilità su rotaia di persone e cose, le seguenti linee:

.....

1 I progetti sono stati individuati a titolo indicativo e non esaustivo per consentire al Comitato di Sorveglianza eventuali nuovi inserimenti a parità di importo globale e di percentuale di cofinanziamento del Programma.

- la direttrice Adriatica, quasi completamente raddoppiata da Bologna a Lecce (ad eccezione delle tratte Termoli-Lesina e Apricena-S. Severo, della Mola di Bari-Fasano e della Tutturano-Lecce);
- la direttrice Tirrenica, velocizzata da Battipaglia fino a Reggio Calabria, in prosecuzione dell'A.V. Roma-Napoli e della nuova linea a Monte del Vesuvio;
- la direttrice Napoli-Caserta-Foggia, cioè la trasversale tirrenico-adriatica meridionale, parzialmente raddoppiata secondo gli standard europei per la rete forte (200 km/h);
- le principali linee siciliane (Messina-Catania-Siracusa e Messina-Palermo), prevalentemente raddoppiate.

In aggiunta a questi itinerari fondamentali, completeranno la maglia F.S. meridionale:

- l'asse Jonico potenziato;
- la Bari-Taranto, parzialmente raddoppiata.

Nel contempo, un notevolissimo sviluppo sarà intervenuto e nella elettrificazione delle linee (la Battipaglia-Potenza-Metaponto-Taranto e la Bari-Lecce) e nella dotazione tecnologica per la regolazione della circolazione, nonché per il miglioramento dei sistemi di esercizio e per il conseguimento di più elevati livelli di sicurezza nella circolazione.

Infine, altri considerevoli interventi consentiranno la fluidificazione della circolazione dei nodi principali della rete meridionale (Napoli, Bari e Palermo) nonché di alcuni nodi secondari quali il nodo di Reggio Calabria e quello di Matera che verrà collegato alla rete ferroviaria.

2. SCHEDA DI SINTESI

Titolo del sottoprogramma SVILUPPO DELLE
INFRASTRUTTURE PER IL
TRASPORTO FERROVIARIO
NEL MEZZOGIORNO

Coerenza con il quadro comunitario di sostegno del Piano globale di sviluppo per le regioni dell'obiettivo 1

Decisione della commissione	n°
Area di localizzazione	Italia, regioni del Mezzogiorno
Obiettivo	1
Fondo	FESR
Periodo	1994/1999
Asse prioritario d'intervento	1 - Comunicazioni
Sub-asse	Trasporti
Soggetto attuatore	Ministero dei Trasporti D.G. Progr. e Coordinamento Ing. Gianpaolo Basoli Ferrovie dello Stato SpA piazza della Croce Rossa 1 00161 - ROMA Vice D.G. Amministr. e Finanza Dott. Roberto Paolo Rossi - Dott. Paolo Parrilla

Soggetto beneficiario

Ferrovie dello Stato SpA
Funzione Finanza
Servizio Centrale Tesoreria
via Nizza 142
00198 - ROMA
tel. 06/8541280, fax. 06/84904445

3. SCHEDE FINANZIARIE DI SINTESI

Nuovo Piano finanziario

(valori assoluti in Mecu)

Misure	Costo totale 1 = 2+8	Spesa pubblica totale 2 = 3+4	FESR 3	Spesa pubblica				Privati 8
				Totale 4 = 5+6+7	Stato 5	Reg. 6	Altri 7	
1	818,97	818,97	326,79	492,18	-	-	492,18	-
2	764,77	764,77	305,24	459,53	-	-	459,53	-
3	177,61	177,61	70,85	106,76	-	-	106,76	-
4	217,85	217,85	86,92	130,93	-	-	130,93	-
5	2,40	2,40	1,20	1,20	-	-	1,20	-
Totale	1981,60	1981,60	791,00	1.190,60	-	-	1.190,60	-

(percentuali)

Misure	Costo totale 1 = 2+8	Spesa pubblica totale 2 = 3+4	FESR 3	Spesa pubblica				Privati 8
				Totale 4 = 5+6+7	Stato 5	Reg. 6	Altri 7	
1	100	100	40	60	-	-	60	-
2	100	100	40	60	-	-	60	-
3	100	100	40	60	-	-	60	-
4	100	100	40	60	-	-	60	-
5	100	100	50	50	-	-	50	-
Totale	100	100	40	60	-	-	60	-

Titolo delle misure

- 1 Potenziamento e qualificazione del servizio di trasporto ferroviario sugli itinerari principali per le lunghe percorrenze
- 2 Razionalizzazione dei flussi per tipologie di traffico nelle aree metropolitane
- 3 Rimozione delle situazioni che ostacolano una funzionale circolazione dei treni
- 4 Miglioramento delle prestazioni delle infrastrutture esistenti
- 5 Assistenza tecnica all'attuazione del sottoprogramma

Nuovo scadenziario previsto dei pagamenti (spesa ammissibile: costo totale o spesa pubblica)

(valori assoluti in Mecu)

Misura	1994	1995	1996	1997	1998	1994-1999
1	211,72	229,54	240,37	72,02	65,32	818,97
2	178,00	217,26	237,40	77,11	55,00	764,77
3	38,60	54,90	44,34	27,77	12,00	177,61
4	54,10	54,10	54,10	38,85	16,70	217,85
5	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	2,4
Totale	482,92	556,30	576,71	216,25	149,52	1.981,60

Titolo delle misure

- 1 Potenziamento e qualificazione del servizio di trasporto ferroviario sugli itinerari principali per le lunghe percorrenze
- 2 Razionalizzazione dei flussi per tipologie di traffico nelle aree metropolitane
- 3 Rimozione delle situazioni che ostacolano una funzionale circolazione dei treni
- 4 Miglioramento delle prestazioni delle infrastrutture esistenti
- 5 Assistenza tecnica all'attuazione del sottoprogramma

PO TRASPORTI-FERROVIE

TASSI DI FINANZIAMENTO DEL PROGRAMMA CON FONDO DI INDICIZZAZIONE PER MISURE

FESR n° 940509004

ARINCO N° 94 IT 18020

Tipo di intervento Programma Operativo

Tipo di Piano

Quadro comunitario di sostegno 940599001 - MULTIREGIONALE

Regione: MULTIREGIONALE

Moneta: MioECU

	Costo complessivo 1 = 2 + 10	SPESA PUBBLICA								Finanziamenti privati 10	Prestiti BEI, CECA 11
		Totale 2 = 3 + 6	Contributi comunitari			Amministrazioni nazionali					
			Totale 3 = 4 + 5	FESR 4	Altri 5	Totale 6 = 7 + 8 + 9	Stato 7	Locale 8	Altri 9		
1 Pot. qual. servizio ferroviario itinerari lunghe percorrenze	818,97 100,0%	818,97 100,0%	326,79 39,9%	326,79 39,9%	- -	492,18 60,1%	492,18 60,1%	- -	- -	- -	
2 Razion. flussi per tipologie di traffico aree metropolitane	764,77 100,0%	764,77 100,0%	305,24 39,9%	305,24 39,9%	- -	459,53 60,1%	459,53 60,1%	- -	- -	- -	
3 Rimozione sit. che ostacolano funzionale circolazione dei treni	177,81 100,0%	177,81 100,0%	70,85 39,9%	70,85 39,9%	- -	106,96 60,1%	106,96 60,1%	- -	- -	- -	
4 Miglioramento prestazioni delle infrastrutture esistenti	217,85 100,0%	217,85 100,0%	86,92 39,9%	86,92 39,9%	- -	130,93 60,1%	130,93 60,1%	- -	- -	- -	
5 Assistenza tecnica all'attuazione del Programma	2,40 100,0%	2,40 100,0%	1,20 50,0%	1,20 50,0%	- -	1,20 50,0%	1,20 50,0%	- -	- -	- -	
Totale	1.981,60 100,0%	1.981,60 100,0%	791,00 39,9%	791,00 39,9%	- -	1.190,60 60,1%	1.190,60 60,1%	- -	- -	- -	

PO TRASPORTI-FERROVIE
TASSI DI FINANZIAMENTO DEL PROGRAMMA CON FONDO DI INDICIZZAZIONE PER ANNI

FESR n. 940509004
ARINCO N° 94 IT 16020

Tipo di Intervento Programma Operativo

Tipo di Piano

Quadro comunitario di sostegno 940599001 - MULTIREGIONALE
Regione. MULTIREGIONALE

Moneta: MioECU

	Costo complessivo 1 = 2 + 10	SPESA PUBBLICA								Finanziamenti privati 10	Prestiti BEI, CECA 11
		Totale 2 = 3 + 6	Contributi comunitari			Amministrazioni nazionali					
			Totale 3 = 4 + 5	FESR 4	Altri 5	Totale 6 = 7 + 8 + 9	Stato 7	Locale 8	Altri 9		
1994	482,90 100,0%	482,90 100,0%	192,62 39,9%	192,62 39,9%	- -	290,28 60,1%	290,28 60,1%	- -	- -	- -	- -
1995	556,28 100,0%	556,28 100,0%	221,97 39,9%	221,97 39,9%	- -	334,31 60,1%	334,31 60,1%	- -	- -	- -	- -
1996	578,69 100,0%	578,69 100,0%	230,14 39,9%	230,14 39,9%	- -	348,55 60,1%	348,55 60,1%	- -	- -	- -	- -
1997	216,23 100,0%	216,23 100,0%	86,53 40,0%	86,53 40,0%	- -	129,70 60,0%	129,70 60,0%	- -	- -	- -	- -
1998	149,50 100,0%	149,50 100,0%	59,74 40,0%	59,74 40,0%	- -	89,76 60,0%	89,76 60,0%	- -	- -	- -	- -
1999	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Totale	1.981,60 100,0%	1.981,60 100,0%	791,00 39,9%	791,00 39,9%	- -	1.190,60 60,1%	1.190,60 60,1%	- -	- -	- -	- -

PARTE SECONDA

DESCRIZIONE DEL SOTTOPROGRAMMA NEL COMPLESSO

4. ANALISI E PREVISIONE DELL'OFFERTA E DELLA DOMANDA DI TRASPORTO FERROVIARIO NEL MEZZOGIORNO

4.1. L'offerta di trasporto nel Mezzogiorno e il ruolo del trasporto ferroviario

4.1.1. L'offerta complessiva di trasporto

Nonostante la situazione non particolarmente brillante negli ultimi anni per l'economia nazionale, il settore dei trasporti ha sostanzialmente mantenuto il proprio peso nell'ambito della struttura produttiva nazionale: in termini di incidenza del valore aggiunto al costo dei fattori (a prezzi correnti), il settore dei trasporti si situa infatti attualmente (1992) intorno al 5,7% del totale nazionale, contro il 5,8% del 1985 (ma nel 1991, anno precedente l'attuale crisi congiunturale, tale quota era pari al 5,9%).

Il settore ha fatto registrare negli ultimi anni una crescita del valore aggiunto, che è risultata sempre più elevata di quella dell'economia italiana nel suo complesso. Solo nel 1992 si assiste ad un rallentamento della crescita, a seguito dei fenomeni recessivi, con un incremento uguale a quello del Pil (+1,2%). In termini più disaggregati, i trasporti marittimi e aerei (+4,8%) crescono più di quelli interni (+1,7% dei trasporti stradali, ferroviari e vie d'acqua interne), mentre si registra una diminuzione del 2,1% nelle attività connesse ai trasporti, in cui sono comprese tutte le attività di gestione delle opere infrastrutturali.

Il settore, pertanto ha svolto e continua a svolgere un ruolo trainante dell'economia; anche per il futuro, nell'ambito delle recenti iniziative governative per il rilancio dell'occupazione, viene attribuito al settore

un ruolo di rilievo, specie per quanto riguarda i progetti relativi ai grandi investimenti di potenziamento della rete ferroviaria.

Tab. 4.1. Evoluzione delle reti di trasporto in Italia (km)

anni	1970	1980	1990	1991
ferrovie dello stato	16.073	16.138	16.066	16.066
ferrovie in concessione	4.139	3.577	3.522	3.516
strade	284.078	296.270	304.271	305.388
oleodotti (> 10 km)	1.979	4.199	4.086	4.098
navigazione interna	1.366	1.366	1.366	1.366
metropolitane	31	56	96	102
funicolari e funivie	2.546	2.410	2.769	2.884
tranvie	665	581	449	437

Fonte: Elaborazione Direzione Generale POC, Ministero dei Trasporti, su dati di enti vari

Tab. 4.2. Evoluzione del parco veicoli per modalità di trasporto

anni	1970	1980	1990	1991
ferrovie dello stato				
- mezzi di trazione	4.904	5.506	5.414	5.432
- veicoli	133.572	118.138	108.377	108.716
ferrovie in concessione				
- mezzi di trazione	737	800	929	958
- veicoli	4.237	2.832	2.094	2.101
strade	14.844.592	23.666.890	35.913.836	37.395.929
navigazione interna	184	210	228	229
metropolitane	267	580	854	954
funicolari e funivie	56	34	42	53
tranvie	1.993	1.573	1.210	1.607

Fonte: Elaborazione Direzione Generale POC, Ministero dei Trasporti, su dati FS ed altri enti

Rispetto ad una generale crescita del settore dei trasporti, però, così come è chiaramente evidenziato nelle tabelle 4.1. e 4.2., è possibile individuare gli aspetti di maggiore rilievo per l'impostazione delle azioni da intraprendere per lo sviluppo del settore stesso. Risulta, infatti, che:

- a. mentre la rete stradale continua ad estendersi e a svilupparsi, per la rete ferroviaria (sia statale che in concessione) si registra solo un'attività di progressiva razionalizzazione delle infrastrutture esistenti. Nel corso di un ventennio, infatti, mentre la estensione delle reti ferroviarie (statali e concesse) diminuisce del 3,1%, quella della rete stradale cresce del 7,5%, facendo registrare una densità territoriale (km di rete per unità di superficie) di quindici volte superiore. La preferenza accordata allo sviluppo del sistema viario rende l'Italia un paese dove la dotazione infrastrutturale complessiva è superiore alla media europea, mentre il peso delle ferrovie sulle reti di trasporto è nettamente inferiore, come indicato nella tab. 4.3.;

Tab. 4.3. Confronto della densità territoriale delle infrastrutture in alcuni Paesi della CEE

Paesi	Km di rete/Km di superficie		% Ferrovie/ Totale delle reti
	Reti di trasporto	Ferrovie	
Italia	223,6	53,3	24
Francia	128,8	60,7	47
Germania	321,8	108,8	34
Inghilterra	139,8	72,1	52
Comunità Europea	155,9	54,4	35