

6.2. La valutazione *ex post*

Per quanto riguarda la valutazione *ex post* (ivi compresa quella *in itinere*), si applicano in gran parte le stesse considerazioni svolte in tema di valutazione *ex ante*. Le indagini finalizzate alla verifica della rispondenza dei risultati (*outputs*) con le specificazioni contenute nelle schede tecniche di misura riportate nei programmi e alla valutazione preliminare dei "risultati" (effetti economici) conseguibili con le azioni operative non si adattano né ad essere condotte periodicamente, né a una raccolta standardizzata delle informazioni. La modalità tecnica di realizzazione consisterà nell'effettuazione di specifiche "missioni tecniche", preferibilmente condotte da esperti indipendenti, che produrranno una relazione che terrà conto dei *targets* e degli indicatori di monitoraggio e di valutazione individuati con riferimento ai singoli interventi e al complesso del Sottoprogramma Ferrovie.

Per quanto riguarda il monitoraggio dei flussi finanziari, per assicurare un soddisfacente monitoraggio degli interventi e quindi il controllo dello stato di avanzamento delle singole misure, appare sufficiente un numero limitato di indicatori, quali:

- il rapporto tra la spesa impegnata e la quota annua di spesa prevista in bilancio;
- il rapporto tra la spesa impegnata e la quota annua di spesa prevista nel bilancio pluriennale;
- il rapporto tra la spesa erogata e la spesa impegnata per l'anno;
- il rapporto tra la spesa erogata e la spesa globalmente prevista nel bilancio pluriennale.

Per quanto riguarda la valutazione basata sugli indicatori fisici e di prestazione, al fine di consentire la verifica delle responsabilità

attuative e l'eventuale intervento correttivo in fase di gestione del Sottoprogramma Ferrovie, è richiesta la disponibilità di informazioni con un elevato grado di dettaglio, da acquisire attraverso la sorveglianza sull'attuazione dei singoli progetti, così come è richiesto dalle norme comunitarie.

La verifica dello stato di attuazione degli interventi in corso di realizzazione o già realizzati avverrà sulla base del riscontro degli indicatori già individuati nella fase di valutazione *ex ante*, in modo tale da indicare:

- lo stato di avanzamento dell'operazione, nonché gli obiettivi da raggiungere entro una scadenza pre-determinata;
- l'andamento della gestione e gli eventuali problemi emergenti.

Secondo tale impostazione, il monitoraggio consentirà di porre il soggetto ed in questo caso l'Ufficio competente delle FS che ha la responsabilità di attuazione dei singoli interventi nelle condizioni di assumere tempestivamente ed al livello più appropriato le eventuali decisioni correttive; e contestualmente consentirà di fornire i quadri informativi di tipo sintetico che risultino utili in fase di monitoraggio e di sorveglianza del programma.

Nel concreto, gli indicatori già individuati per la valutazione *ex ante* appaiono perfettamente in grado di consentire l'espletamento delle fasi del monitoraggio e della valutazione *ex post*.

6.3. Indicazioni in materia di valutazione ambientale

La Direttiva CEE n. 337 del 27 giugno 1985, concernente "la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati", prescriveva agli Stati Membri di predisporre strumenti legislativi

miranti alla prevenzione dei danni all'ambiente attraverso la valutazione delle conseguenze prodotte dalla realizzazione di interventi proposti sia da soggetti pubblici che privati.

La Legge 8 luglio 1986, n. 349 all'art. 6, 1° comma stabiliva che, "Entro sei mesi dall'entrata in vigore" della stessa, il Governo avrebbe dovuto presentare al Parlamento" ... il disegno di legge relativo all'attuazione delle direttive comunitarie in materia di Impatto Ambientale".

Il disegno di legge cui si fa riferimento non è stato più presentato dai successivi governi in carica, dopo l'entrata in vigore della suddetta legge.

L'art. 6, comma 2° della stessa legge 349/86 stabiliva che:

"In attesa dell'attuazione legislativa delle direttive comunitarie in materia di Impatto Ambientale, le norme tecniche e le categorie di opere in grado di produrre rilevanti modificazioni dell'ambiente ed alle quali si applicano le disposizioni di cui ai successivi commi 3, 4 e 5, sono individuate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri".

Le norme in questione, emanate quando erano già trascorsi i tre anni fissati dalla direttiva comunitaria, sono le seguenti:

A - Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988 n. 377 concernente:

"Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale" (Gazzetta Ufficiale n. 204 del 31 agosto 1988).

B - Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988 concernente:

"Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377" (Gazzetta Ufficiale n. 204 del 31 agosto 1988).

La maggior parte dei progetti per i quali si richiedono i finanziamenti CEE risultano approvati prima dell'introduzione della normativa italiana sull'impatto ambientale e quindi sono esclusi dagli obblighi introdotti da questa. Infatti l'art. 7 del D.P.C.M. n. 377 del 10.8.88 recita testualmente:

"La disciplina di cui al presente decreto non si applica ai progetti per i quali sia già intervenuta l'approvazione a norma delle disposizioni vigenti".

Pur in presenza di tale esenzione dall'obbligo della valutazione di impatto ambientale, in sede di descrizione tecnica delle misure è stata fornita una sommaria illustrazione dei principali effetti ambientali delle misure stesse alle quali si rinvia (cfr. *infra*, par. 7-9).

Una più attenta analisi degli effetti ambientali delle opere di progetto sarà in ogni caso allegata alle schede di valutazione economica e finanziaria, predisposta per ciascun intervento che presentano come già detto costi unitari elevati. In tale sede risulterà più chiaramente come la maggior parte degli interventi, trattandosi in prevalenza di miglioramento delle tecnologie e dei tracciati, non comporta significative alterazioni ambientali, anzi spesso rimuove fattori di degradazione (stabilizzazione dei versanti, sostituzione delle motrici diesel, aumento dei margini di sicurezza).

Per i progetti per i quali non sia ancora intervenuta l'approvazione all'entrata in vigore della nuova normativa sarà seguito l'iter previsto dalla normativa stessa.

PAGINA BIANCA

PARTE TERZA

DESCRIZIONE DELLE MISURE

7. SCHEDA TECNICA DELLA MISURA N° 1

7.1. Informazioni generali

7.1.1. Titolo della misura o dell'azione

POTENZIAMENTO E QUALIFICAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO SUGLI ITINERARI PRINCIPALI PER LE LUNGHE PERCORRENZE

7.1.2. Copertura geografica (localizzazione)

I progetti compresi in questa misura, a titolo indicativo e non esaustivo, riguardano tratti di linee ferroviarie di Abruzzo, Puglia e Sicilia, anche se, dal punto di vista della funzionalità nella circolazione dei treni e nella gestione dei servizi di trasporto, interessano l'intera rete ferroviaria meridionale.

7.1.3. Bilancio di attuazione

	<i>Mecu</i>	%
Costo totale della misura	818,97	100
di cui FESR	326,79	40
Stato		
Ferrovie dello Stato SpA	492,18	60

7.2. Descrizione

7.2.1. Tipo d'intervento

Infrastruttura

7.2.2. Contenuto tecnico delle azioni da finanziare

Le opere da realizzare con il cofinanziamento comunitario, che consentono di aumentare la velocità ed il numero di treni giornalieri, di ridurre la pendenza e la lunghezza del percorso, riguardano principalmente:

- il raddoppio delle linee, anche in variante di tracciato;
- la realizzazione di gallerie;
- l'adeguamento della dotazione tecnologica.

In particolare a titolo indicativo, per la velocizzazione della Dorsale Adriatica si richiedono interventi su 37 km di linea nei tratti Ortona-Casalbordino e Porto di Vasto-Vasto e Lesina-Apricena, con l'arretramento della ferrovia rispetto alla costa lungo un tracciato che si sviluppa prevalentemente in galleria e la rettifica dei tratti più tortuosi. Una maggiore razionalità dei traffici sulla Bari-Taranto è attesa dal raddoppio di 60 km nei tratti Bitetto-Acquaviva e Gioia del Colle-Palagianello che, con l'adeguamento tecnologico e l'aumento di capacità dell'infrastruttura lungo il tracciato attuale, offrono significative opportunità per la riorganizzazione dei servizi di trasporto. La diminuzione dei tempi di percorrenza sulla Messina-Palermo dipende dalla nuova galleria Messina-Villafranca di 18 km, che consente anche una notevole diminuzione della pendenza, e dal nuovo tracciato a doppio binario del tratto Terme di Vigliatore-Patti di

19 km, allontanando l'infrastruttura dalla costa per poterla adeguare in termini di velocità, capacità e dotazione tecnologica.

7.2.3. Autorità responsabile e soggetto attuatore

Ferrovie dello Stato SpA

7.2.4. Beneficiari (soggetti che acquisiscono il contributo comunitario)

Ferrovie dello Stato SpA

7.2.5. Grado di compatibilità ambientale

I progetti per i quali si chiede il cofinanziamento del FESR risultano approvati prima dell'introduzione della normativa italiana sulla valutazione di impatto ambientale e quindi sono esclusi dagli obblighi relativi. Le Ferrovie dello Stato hanno ugualmente provveduto ad elaborare un'analisi degli effetti ambientali dei progetti compresi in questa misura, compilando specifici rapporti che vengono presentati in allegato alle schede di valutazione dei progetti stessi, secondo le indicazioni della Commissione.

Valutazione dell'impatto ambientale

Gli interventi di raddoppio, al fine di migliorare gli standard delle linee, sono stati realizzati prevalentemente in variante; i nuovi tracciati si sviluppano prevalentemente in galleria, riducendo per lunghe estese le problematiche connesse all'inserimento paesaggistico e vegetazionale, eliminando nel contempo i conflitti con la viabilità locale delle zone urbanizzate. Per le linee situate parallelamente alla

costa, vi sono anche da considerare i benefici connessi all'arretramento della linea rispetto all'attuale tracciato a ridosso del lungomare.

7.2.6. Tempi di realizzazione della misura

I lavori già avviati saranno completati entro il 1999.

7.3. Obiettivi e risultati attesi

7.3.1. Risultati attesi (indicatori fisici quantificati)

<i>Indicatori</i>	<i>attuali</i>	<i>previsti</i>
Lunghezza del tracciato su cui si interviene (km):	151	158
Lunghezza degli itinerari ¹⁰ interessati dall'intervento (km):	996	1.003
Incidenza del tratto a doppio binario rispetto alla lunghezza dell'itinerario (%):	43	58
Tempi di percorrenza sugli itinerari (ore, minuti):	12 ^h 0'	10 ^h 42'
Capacità potenziale (numero di treni al giorno):	80-90	200-220
Velocità massima consentita:	80-130	160-200

10 Si considerano interessati dall'intervento gli itinerari Bologna-Bari, Bari-Taranto e Messina-Palermo. Anche se il tratto Bologna-Porto d'Ascoli non riguarda le regioni meridionali, deve essere preso in considerazione perché compreso nel miglioramento del servizio di trasporto atteso dal raddoppio di alcuni tratti della Dorsale Adriatica.

Domanda soddisfatta relativamente a:

- trasporto persone ¹¹ (mld di viaggiatori-Km all'anno 2002)	6,413	8,665
- trasporto merci (mld di tonnellate-Km all'anno 2002)	1,898	4,167

7.3.2. Valutazione del contributo dell'azione alla realizzazione degli obiettivi specifici dell'asse prioritario cui l'azione appartiene

Per arrivare a fornire un migliore servizio di trasporto ferroviario, l'intervento sui tracciati produce effetti sia diretti sia indiretti. Dal lato degli effetti diretti si considerano:

- la diminuzione dei tempi di percorrenza, conseguenti alla diminuzione della lunghezza del percorso ed all'aumento delle velocità consentite sul tracciato;
- la razionalizzazione dei costi di gestione per un più attento controllo dei fattori di produzione (personale viaggiante, energia consumata, manutenzioni ordinarie).

Gli effetti indiretti attesi dall'intervento riguardano soprattutto le opportunità che si offrono nella gestione del trasporto ferroviario a seguito della realizzazione delle opere già indicate. Il raddoppio delle linee consente, infatti, di diversificare l'offerta in funzione di specifici segmenti di domanda in quanto diventa possibile:

.....

11 Se si vogliono considerare solo i volumi di traffico relativi alle regioni meridionali i miliardi di passeggeri e merci attuali risultano rispettivamente 3,406 e 1,039, mentre quelli previsti risultano 4,529 e 2,272.

- utilizzare materiale rotabile più moderno e potente articolando per classi di servizio (pendolini, intercity, locali, merci) i convogli ferroviari;
- distribuire i convogli stessi nelle fasce di orario a maggior concentrazione di domanda, grazie all'aumento di capacità della linea;
- diminuire significativamente i rischi di disservizio e di ritardo a seguito dell'impiego di tecnologie di rete più efficienti e di maggiori margini di libertà nella programmazione del servizio.

L'insieme di questi miglioramenti consente di attrarre quote progressivamente maggiori di domanda potenziale, che si traducono in un incremento delle attività, espresso in termini di viaggiatori e merci trasportate, e di ricavi tariffari per i servizi forniti.

7.4. Attuazione e sorveglianza

7.4.1. Modalità di attuazione (bando di gara, selezione dei progetti, comitato tecnico, ecc.)

Tutti i lavori richiesti per la realizzazione delle opere comprese in questa misura sono già stati avviati ed appaltati prima del 31-12-1992, quindi sono esentati dall'applicazione della normativa vigente dopo tale data.

7.4.2. Modalità di gestione

Il contributo comunitario viene richiesto a fronte di spese per le operazioni previste dalla presente misura, che saranno state oggetto

nello Stato membro di atti giuridicamente vincolanti ed all'assunzione di un corrispondente specifico impegno finanziario entro i tempi previsti dal Regolamento comunitario.

7.4.3. Legame (effettivo) con altra misura del FESR o del FSE (categorie di beneficiari, localizzazione, modalità d'attuazione, ecc.)

Le quattro misure, comprese nel sottoprogramma ferrovie delle FS SpA per le regioni dell'obiettivo 1, concorrono alla qualificazione ed al potenziamento del sistema del trasporto ferroviario, in quanto nel loro insieme rendono più scorrevole la circolazione dei treni, consentono la diversificazione del servizio offerto alla clientela attraverso l'uso più razionale dei fattori di produzione.

7.4.4. Modalità di sorveglianza

Per quanto riguarda il controllo nel corso della realizzazione fisica delle opere, l'attività di sorveglianza da parte delle FS SpA è affidata all'Area "Ingegneria e Costruzioni", che è strutturata in modo che ogni progetto abbia un funzionario responsabile, individuato nell'ufficio competente rispetto all'area geografica di localizzazione dell'intervento.

Per quanto riguarda il controllo della spesa, la responsabilità è affidata all'Ufficio "Finanza agevolata e speciale", che fa capo alla Vicedirezione Generale "Amministrazione e Finanza", e che provvede alla liquidazione degli importi sulla base della contabilizzazione dei lavori eseguiti.

7.4.5. Modalità di valutazione

Sulla base degli indicatori fisici e della quantificazione degli obiettivi illustrati in precedenza, le attività di monitoraggio e valutazione ex-post verificheranno, durante e dopo la realizzazione delle opere, il grado di attuazione della misura e l'effettivo raggiungimento degli obiettivi prefissati.

7.4.6. Modalità di informazione e pubblicità

Attraverso la cartellonistica dei cantieri sarà data adeguata documentazione dei lavori in corso e delle risorse comunitarie e nazionali utilizzate per la realizzazione dei lavori stessi.

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

FESR n. 940500004

ARINCO N° 94 IT 16020

Tipo di intervento Programma Operativo

Tipo di Piano

Quadro comunitario di sostegno 940599001 - MULTIREGIONALE

Regione: MULTIREGIONALE

Moneta: MioECU

Misura n. 1 - Potenziamento e qualificazione servizio ferroviario itinerari lunghe percorrenze

	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	211,72 100,0%	211,72 100,0%	84,48 39,9%	84,48 39,9%	- -	127,24 60,1%	127,24 60,1%	- -	- -	- -	
1995	229,54 100,0%	229,54 100,0%	91,61 39,9%	91,61 39,9%	- -	137,93 60,1%	137,93 60,1%	- -	- -	- -	
1996	240,37 100,0%	240,37 100,0%	95,94 39,9%	95,94 39,9%	- -	144,43 60,1%	144,43 60,1%	- -	- -	- -	
1997	72,02 100,0%	72,02 100,0%	28,76 39,9%	28,76 39,9%	- -	43,26 60,1%	43,26 60,1%	- -	- -	- -	
1998	65,32 100,0%	65,32 100,0%	26,00 39,8%	26,00 39,8%	- -	39,32 60,2%	39,32 60,2%	- -	- -	- -	
1999	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
Totale	616,97 100,0%	616,97 100,0%	326,79 39,9%	326,79 39,9%	- -	492,18 60,1%	492,18 60,1%	- -	- -	- -	