

8. SCHEDA TECNICA DELLA MISURA N° 2

8.1. Informazioni generali

8.1.1. Titolo della misura o dell'azione

RAZIONALIZZAZIONE DEI FLUSSI PER TIPOLOGIE DI TRAFFICO
NELLE AREE METROPOLITANE

8.1.2. Copertura geografica (localizzazione)

I progetti compresi in questa misura riguardano, a titolo indicativo e non esaustivo, le aree metropolitane di Napoli (due progetti), Bari, Palermo, Reggio Calabria e Matera anche se, dal punto di vista della funzionalità nella circolazione dei treni e nella gestione dei servizi di trasporto, interessano alcuni tra i principali itinerari della rete ferroviaria meridionale.

8.1.3. Bilancio di attuazione

	<i>Mecu</i>	%
Costo totale della misura	764,77	100
di cui FESR	305,24	40
Stato		
Ferrovie dello Stato SpA	459,53	60

8.2. Descrizione

8.2.1. Tipo d'intervento

Infrastruttura

8.2.2. Contenuto tecnico delle azioni da finanziare

Le opere da realizzare con il cofinanziamento comunitario, che consentono di aumentare la frequenza del servizio di trasporto e di migliorare l'accesso ai treni, riguardano principalmente:

- la diminuzione della tratta;
- la riorganizzazione delle stazioni;
- l'adeguamento della dotazione infrastrutturale e tecnologica.

In particolare a titolo indicativo, per l'area metropolitana di Napoli gli interventi sono due: nella parte più urbanizzata (Napoli centrale-Pozzuoli) si tratta di potenziare e riorganizzare il servizio; nella parte periferica (Monte Vesuvio e Cancelli Sarno-Salerno) si tratta di raccordare il sistema Alta Velocità, la dorsale tirrenica e le linee locali (Napoli centrale-Nocera). Una maggiore funzionalità del servizio nell'area di Bari è attesa tra l'altro, dal nuovo tracciato Bari centrale-Bari Torre a Mare 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 urbano. L'adeguamento dell'infrastruttura Palermo-Aeroporto di Punta Raisi, in termini di tecnologie e stazioni, consente alla ferrovia di essere più aderente al sistema residenziale urbano, che si sviluppa tra il centro storico e l'aeroporto.

Una maggiore funzionalità del servizio nell'area metropolitana di Reggio Calabria è attesa dal raddoppio parziale tra Reggio Calabria e Melito che, consentendo l'aumento di capacità dell'infrastruttura, offre significative opportunità per la riorganizzazione dei servizi di trasporto urbano.

Il collegamento metropolitano della città di Matera consentirà la connessione dell'area con la linea ionica, sull'itinerario Matera-Ferrandina-Taranto e, con la linea tirrenica, sull'itinerario Potenza-Battipaglia-Napoli.

8.2.3. Autorità responsabile e soggetto attuatore

Ferrovie dello Stato SpA

8.2.4. Beneficiari (soggetti che acquisiscono il contributo comunitario)

Ferrovie dello Stato SpA

8.2.5. Grado di compatibilità ambientale

I progetti per il nodo di Palermo, il nodo di Matera ed il nodo di Reggio Calabria, e per una parte delle opere del nodo di Napoli, 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 SpA hanno ugualmente provveduto ad elaborare un'analisi degli effetti ambientali di questi progetti, compilando dei rapporti presentati in allegato alle schede di valutazione secondo le indicazioni della Commissione.

A maggior ragione tali studi sono stati condotti per il completamento delle opere progettate per il nodo di Napoli e per il nodo di Bari che sono in corso di approvazione da parte delle autorità competenti.

Anche questi progetti, proprio per la loro rilevanza in termini di costo sono stati corredati da una scheda di valutazione della fattibilità tecnica, economica ed ambientale, che sarà presentata successivamente al presente sottoprogramma, in modo da documentare il rispetto delle normative vigenti.

Valutazione dell'impatto ambientale

Questi interventi non creano rilevanti problemi di impatto ambientale per quanto riguarda l'aspetto naturalistico, in quanto sono localizzati essenzialmente entro aree fortemente antropizzate; inoltre con tracciati prevalentemente in galleria non interferiscono con la viabilità esistente. Effetti positivi sono attesi in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico a seguito del decongestionamento del traffico pendolare e di bacino.

8.2.6. Tempi di realizzazione della misura

I lavori già avviati saranno completati entro il 1999.

8.3. Obiettivi e risultati attesi

8.3.1. Risultati attesi (indicatori fisici quantificati)

<i>Indicatori</i>	<i>attuali</i>	<i>previsti</i>
Lunghezza del tracciato su cui si interviene (km):	89	155

Lunghezza degli itinerari dei bacini metropolitani interessati dall'intervento (km):	548	614
Capacità potenziale (numero di treni al giorno):	60-200	100-350
Velocità massima consentita (km-h):	85-120	100-250
Domanda soddisfatta relativamente a:		
- trasporto persone (mld di viaggiatori-km all'anno 2002)	2,453	3,861
- trasporto merci (mld di ton-km all'anno 2002)	0,634	1,663

8.3.2. 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 razionalizzazione 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 potenziamento dei nodi metropolitani consente, infatti, di diversificare l'offerta in funzione di specifici segmenti di domanda in quanto diventa possibile:

- garantire una migliore accessibilità ai treni attraverso la riorganizzazione e rilocalizzazione delle stazioni da un lato, la rettifica dei tracciati dall'altro;
- adeguare la frequenza dei transiti e distribuire i treni nelle fasce di orario a maggior concentrazione di domanda, grazie alla diminuzione della tratta ed al conseguente 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.

8.4. Attuazione e sorveglianza

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

Alcuni dei 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.

Per quanto riguarda gli altri interventi, viene applicata la normativa vigente.

8.4.2. 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.

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

Tutte e quattro le misure, comprese nel sottoprogramma 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.

8.4.4. 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.

8.4.5. 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.

8.4.6. 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. 2 - Razioni flussi per tipologie di traffico aree metropolitane

	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	178,00 100,0%	178,00 100,0%	71,00 39,9%	71,00 39,9%	- -	107,00 60,1%	107,00 60,1%	- -	- -	- -	
1995	217,26 100,0%	217,26 100,0%	88,70 39,9%	88,70 39,9%	- -	130,56 60,1%	130,56 60,1%	- -	- -	- -	
1996	237,40 100,0%	237,40 100,0%	94,76 39,9%	94,76 39,9%	- -	142,64 60,1%	142,64 60,1%	- -	- -	- -	
1997	77,11 100,0%	77,11 100,0%	30,78 39,9%	30,78 39,9%	- -	46,33 60,1%	46,33 60,1%	- -	- -	- -	
1998	55,00 100,0%	55,00 100,0%	22,00 40,0%	22,00 40,0%	- -	33,00 60,0%	33,00 60,0%	- -	- -	- -	
1999	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
Totale	784,77 100,0%	784,77 100,0%	305,24 39,9%	305,24 39,9%	- -	459,53 60,1%	459,53 60,1%	- -	- -	- -	

9. SCHEDA TECNICA DELLA MISURA N° 3

9.1. Informazioni generali

9.1.1. Titolo della misura o dell'azione

RIMOZIONE DELLE SITUAZIONI CHE OSTACOLANO UNA FUNZIONALE CIRCOLAZIONE DEI TRENI

9.1.2. Copertura geografica (localizzazione)

I progetti compresi in questa misura, a titolo indicativo e non esaustivo, riguardano le linee Roma-Caserta-Napoli, Napoli-Caserta-Foggia, Messina-Siracusa e la Cagliari-Olbia-Porto Torres anche se, dal punto di vista del raccordo tra i principali itinerari e della gestione dei servizi di trasporto, gli effetti positivi della misura interessano gran parte della rete ferroviaria meridionale.

9.1.3. Bilancio di attuazione

	<i>Mecu</i>	%
Costo totale della misura	177,61	100
di cui FESR	70,85	40
Stato		
Ferrovie dello Stato SpA	106,76	60

9.2. Descrizione

9.2.1. Tipo d'intervento

Infrastruttura

9.2.2. Contenuto tecnico delle azioni da finanziare

Le opere da realizzare con il cofinanziamento comunitario, che consentono di aumentare la funzionalità del servizio di trasporto rimuovendo gli ostacoli alla circolazione dei treni, riguardano principalmente:

- il raccordo di linee della rete;
- la prevenzione delle disfunzioni attraverso modifiche dei tracciati;
- l'adeguamento dell'infrastruttura e della dotazione tecnologica.

In particolare a titolo indicativo, attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento a Rocca d'Evandro-Vairano tra la Caserta-Foggia e la Roma-Caserta-Napoli si fluidificano i flussi di traffico tra la Dorsale tirrenica e il collegamento con la Dorsale adriatica e tra queste e il sistema Alta Velocità. Una maggiore funzionalità del servizio sulla linea di collegamento Caserta-Foggia richiede un intervento di miglioramento del tracciato Benevento-Apice per rettificare pendenza, raggi di curvatura e per prevenire i danni dovuti alla franosità del terreno. Lo spostamento del tratto urbano sulla Targia-Siracusa, consente alla ferrovia di non continuare ad essere un fattore di disturbo nel tessuto urbano e migliora la funzionalità complessiva del trasporto sulla linea Messina-Siracusa. Infine attraverso la realizzazione di gallerie che eliminino attuali pendenze nel tratto

Campeda-Bonorva, è possibile ottenere un significativo miglioramento del servizio su tutta la dorsale sarda.

9.2.3. Autorità responsabile e soggetto attuatore

Ferrovie dello Stato SpA

9.2.4. Beneficiari (soggetti che acquisiscono il contributo comunitario)

Ferrovie dello Stato SpA

9.2.5. 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 si sviluppano prevalentemente in galleria e non prevedono intersezioni a raso con la viabilità esistente, anche attraverso la realizzazione di viadotti, che consentono di ridurre la lunghezza dei tracciati e offrono migliori opportunità di inserimento paesaggistico senza incidere negativamente sul sistema vegetazionale.

9.2.6. Tempi di realizzazione della misura

I lavori già avviati saranno completati entro il 1999.

9.3. Obiettivi e risultati attesi

9.3.1. Risultati attesi (indicatori fisici quantificati)

<i>Indicatori</i>	<i>attuali</i>	<i>previsti</i>
Lunghezza del tracciato su cui si interviene (km):	69	65
Lunghezza degli itinerari ¹² interessati dall'intervento (km):	922	908
Tempi di percorrenza dei treni di riferimento sui tratti modificati (ore/minuti):	13 ^h 0'	11 ^h 46'
Capacità potenziale (numero di treni al giorno):	60-80	80-90
Velocità massima consentita (Km-h):	65-110	120-160
Domanda soddisfatta relativamente a:		
- trasporto persone (mld di viaggiatori-Km all'anno 2002)	1,468	1,968

.....

12 Avendo considerato come itinerari interessati alla misura Olbia-Cagliari la Dorsale sarda, Cassino-Napoli e Rocca d'Evandro-Campobasso, Messina-Siracusa e Caserta-Foggia, anche se alcuni tratti sono già stati considerati in precedenti misure perché il miglioramento del servizio dipende dalla realizzazione di interventi coordinati tra loro.

- trasporto merci (mld di tonnellate-Km
all'anno 2002) . 0,666 1,375

9.3.2. 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 razionalizzazione dei percorsi 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. La rettifica dei tracciati consente, infatti, di migliorare la risposta alle aspettative dell'utenza in quanto diventa possibile:

- ridurre i tempi di percorrenza intervenendo in quelle situazioni che rallentano la marcia dei treni;
- fluidificare i percorsi in relazione alle più significative direttrici di traffico;
- 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.

9.4. Attuazione e sorveglianza

9.4.1. 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.

9.4.2. 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.

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

Le quattro misure, comprese nel sottoprogramma 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.

9.4.4. 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.

9.4.5. 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.

9.4.6. 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.