

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

Misura n. 3 - Rimozione siti che ostacolano funzionale circolazione dei treni

	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	38,60 100,0%	38,60 100,0%	15,40 39,9%	15,40 39,9%	- -	23,20 60,1%	23,20 60,1%	- -	- -	- -	
1995	54,90 100,0%	54,90 100,0%	21,92 39,9%	21,92 39,9%	- -	32,98 60,1%	32,98 60,1%	- -	- -	- -	
1996	44,34 100,0%	44,34 100,0%	17,70 39,9%	17,70 39,9%	- -	26,64 60,1%	26,64 60,1%	- -	- -	- -	
1997	27,77 100,0%	27,77 100,0%	11,03 39,7%	11,03 39,7%	- -	16,74 60,3%	16,74 60,3%	- -	- -	- -	
1998	12,00 100,0%	12,00 100,0%	4,80 40,0%	4,80 40,0%	- -	7,20 60,0%	7,20 60,0%	- -	- -	- -	
1999	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
Totale	177,61 100,0%	177,61 100,0%	70,85 39,9%	70,85 39,9%	- -	106,76 60,1%	106,76 60,1%	- -	- -	- -	

10. SCHEDA TECNICA DELLA MISURA N° 4**10.1. Informazioni generali****10.1.1. Titolo della misura o dell'azione**

MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

10.1.2. Copertura geografica (localizzazione)

I progetti compresi in questa misura riguardano, a titolo indicativo e non esaustivo, tratti di linee ferroviarie di Campania, Puglia, Molise e Calabria, 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.

10.1.3. Bilancio di attuazione

	<i>Mecu</i>	%
Costo totale della misura	217,85	100
di cui FESR	86,92	40
Stato		
Ferrovie dello Stato SpA	130,93	60

10.2. Descrizione

10.2.1. Tipo d'intervento

Infrastruttura

10.2.2. Contenuto tecnico delle azioni da finanziare

Le opere da realizzare con il cofinanziamento comunitario, che consentono di aumentare capacità, velocità e sicurezza dei convogli, di razionalizzare la gestione del servizio, riguardano principalmente:

- l'elettificazione delle linee;
- il controllo automatico centralizzato dei traffici, anche attraverso ripetizione del segnale a bordo della locomotiva.

In particolare a titolo indicativo, per razionalizzare i criteri di gestione ed utilizzare materiale viaggiante più moderno, si provvede all'elettificazione di tutti i 150 km della linea Bari-Lecce. Un altro significativo miglioramento delle prestazioni viene ottenuto realizzando gli impianti per il Controllo Treni Centralizzato e per il Blocco Automatico Banalizzato sui 393 Km della Battipaglia-Reggio Calabria, e sulla Dorsale Adriatica che consentono di raggiungere standard di servizio prossimi a quelli offerti dal Sistema Alta Velocità. Infine il Controllo Treni Centralizzato sulla Caserta-Foggia (163 Km), oltre ad elevare i margini di sicurezza, diminuisce i costi di gestione a seguito di un minor fabbisogno di personale per la gestione dei passaggi a livello.

10.2.3. Autorità responsabile e soggetto attuatore

Ferrovie dello Stato SpA

10.2.4. Beneficiari (soggetti che acquisiscono il contributo comunitario)

Ferrovie dello Stato SpA

10.2.5. 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 esenti dagli obblighi relativi.

Inoltre, trattandosi di progetti che riguardano le caratteristiche tecnologiche della rete e solo marginalmente interessano la infrastruttura vera e propria, gli effetti in termini di impatto ambientale possono essere considerati trascurabili.

10.2.6. Tempi di realizzazione della misura

I lavori già avviati saranno completati entro il 1995

10.3. Obiettivi e risultati attesi

10.3.1. Risultati attesi (indicatori fisici quantificati)

<i>Indicatori</i>	<i>attuali</i>	<i>previsti</i>
Lunghezza del tracciato su cui si interviene (km):	1.057	1.052 ¹³

.....

13 Determinato, tenendo conto dell'assetto finale dell'itinerario Bologna-Lecce per effetto della variante Lesina-Apricena e dell'itinerario Caserta-Foggia per effetto della variante Vitulano-Benevento.

Lunghezza degli itinerari ¹⁴ interessati dall'intervento (km):	1.204	1.197
Incidenza delle linee elettrificate rispetto alla lunghezza dell'itinerario (%):	87	100
Capacità potenziale (numero di treni al giorno):	80-150	400-220
Velocità massima consentita:	80-150	105-200
Domanda soddisfatta relativamente a:		
- trasporto persone (mld di viaggiatori-Km all'anno 2002)	7,188 ¹⁵	7,222
- trasporto merci (mld di tonnellate-Km all'anno 2002)	3,270 ¹⁶	3,510

10.3.2. 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'ammodernamento delle tecnologie di rete produce effetti sia diretti sia indiretti. Dal lato degli effetti diretti si considerano:

- l'utilizzazione di materiale viaggiante (soprattutto in termini di motrici) più moderno ed efficiente, con i conseguenti aumenti in termini di capacità e velocità dei convogli;

.....
14 Vedi nota precedente.

15 Valore determinato considerando realizzati gli interventi di raddoppio Ortona-Casalbordino, Porto di Vasto-Vasto e Lesina-Apricena.

16 Vedi nota precedente.

- 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. L'elettrificazione ed il controllo automatico consentono, infatti, di diversificare l'offerta in funzione di specifici segmenti di domanda in quanto diventa possibile:

- aumentare i margini di sicurezza, per quanto riguarda sia la prevenzione degli incidenti, sia la funzionalità del servizio;
- 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 di una più efficiente gestione dei flussi 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.

10.4. Attuazione e sorveglianza

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

La maggior parte 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.

10.4.2. 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.

10.4.3. 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.

10.4.4. 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.

10.4.5. 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.

10.4.6. 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. 940509004

ARINCO N° 94 IT 16020

Tipo di intervento Programma Operativo

Tipo di Piano

Quadro comunitario di sostegno 940509001 - MULTIREGIONALE

Regione: MULTIREGIONALE

Moneta: MioECU

Misura n. 4 - Miglioramento prestazioni delle infrastrutture esistenti

	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	54,10 100,0%	54,10 100,0%	21,50 39,7%	21,50 39,7%	- -	32,60 60,3%	32,60 60,3%	- -	- -	- -	- -
1995	54,10 100,0%	54,10 100,0%	21,50 39,7%	21,50 39,7%	- -	32,60 60,3%	32,60 60,3%	- -	- -	- -	- -
1996	54,10 100,0%	54,10 100,0%	21,50 39,7%	21,50 39,7%	- -	32,60 60,3%	32,60 60,3%	- -	- -	- -	- -
1997	38,85 100,0%	38,85 100,0%	15,72 40,5%	15,72 40,5%	- -	23,13 59,5%	23,13 59,5%	- -	- -	- -	- -
1998	16,70 100,0%	16,70 100,0%	6,70 40,1%	6,70 40,1%	- -	10,00 59,9%	10,00 59,9%	- -	- -	- -	- -
1999	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Totale	217,85 100,0%	217,85 100,0%	86,92 39,9%	86,92 39,9%	- -	130,93 60,1%	130,93 60,1%	- -	- -	- -	- -

11. SCHEDA TECNICA DELLA MISURA N° 5**11.1. Informazioni generali****11.1.1. Titolo della misura o dell'azione**

ASSISTENZA TECNICA ALL'ATTUAZIONE DEL
SOTTOPROGRAMMA FERROVIE

11.1.2. Copertura geografica (localizzazione)

Riguardando l'intero sottoprogramma ferrovie, questa misura è rivolta a tutta la rete ferroviaria del Mezzogiorno.

11.1.3. Bilancio di attuazione

	<i>Mecu</i>	%
Costo totale della misura	2,4	100
di cui FESR	1,2	50
Stato		
Ferrovie dello Stato SpA	1,2	50

11.2. Descrizione**11.2.1. Tipo d'intervento**

Servizi

11.2.2. Contenuto tecnico delle azioni da finanziare

La complessità di un programma di intervento che investe il sistema del trasporto ferroviario, trova riscontro in un volume di investimenti significativo, il cui controllo richiede l'attivazione di strutture apposite.

Inoltre, i regolamenti comunitari richiedono che le opere e gli stati di avanzamento del P.O. siano attentamente monitorate e che, a conclusione del periodo, siano oggetto di valutazione per verificare se e in che misura i risultati raggiunti rispecchiano gli obiettivi prefissati. Per rispondere a tale indicazione si rendono necessari studi e indagini specifiche che possono richiedere sia l'utilizzazione di rapporti di consulenza con centri di ricerca specializzati, sia la predisposizione di gruppi di lavoro appositi all'interno delle FS SpA.

In particolare si intende comprendere all'interno di questa misura, la consulenza richiesta per la formulazione e la redazione del sottoprogramma in oggetto, le attività di monitoraggio e sorveglianza, nonché quelle di valutazione in itinere ed ex post delle diverse misure attuate con il sottoprogramma.

11.2.3. Autorità responsabile e soggetto attuatore

Ferrovie dello Stato SpA

11.2.4. Beneficiari (soggetti che acquisiscono il contributo comunitario)

Ferrovie dello Stato SpA ed eventualmente società di consulenza incaricate di studi, ricerche ed attività di monitoraggio e valutazione.

11.2.5. Tempi di realizzazione della misura

L'attività è legata alla durata del sottoprogramma (1994-1999).

11.3. Obiettivi e risultati attesi

Il principale effetto di una attenta attività di monitoraggio, sorveglianza e valutazione, riguarda la capacità di attuare per intero il sottoprogramma in termini di investimenti effettuati ed opere realizzate, e quindi di conseguire i risultati programmati.

Ad integrazione di tale obiettivo si pone poi l'esigenza di verificare e, se del caso, modificare le strategie di intervento proposte, per avvicinarsi quanto più possibile al raggiungimento delle finalità che hanno motivato la erogazione del contributo pubblico, nazionale e comunitario.

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 940590001 - MULTIREGIONALE

Regione: MULTIREGIONALE

Moneta: MioECU

Misura n. 5 - Assistenza tecnica all'attuazione del programma

Misura n. 5 - Assistenza tecnica all'attuazione del programma

	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	0,48 100,0%	0,48 100,0%	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	- -	- -	
1995	0,48 100,0%	0,48 100,0%	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	- -	- -	
1996	0,48 100,0%	0,48 100,0%	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	- -	- -	
1997	0,48 100,0%	0,48 100,0%	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	- -	- -	
1998	0,48 100,0%	0,48 100,0%	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	0,24 50,0%	0,24 50,0%	- -	- -	- -	
1999	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
Totale	2,40 100,0%	2,40 100,0%	1,20 50,0%	1,20 50,0%	- -	1,20 50,0%	1,20 50,0%	- -	- -	- -	