



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

**N. 423 del 18 novembre 2024 del Registro NVVIP**

**Progetto Ferrovie del Sud Est S.r.l.: Acquisto di 15 treni elettrici, di cui**

**1) Acquisto di n. 4 treni elettrici - Accordo di Programma 2002 e Legge n. 297/78 2) Acquisto di n. 4 treni elettrici - D.M. 319/2021 – PNRR - Misura M2C2 – 4.4.2. 3) Acquisto di n. 4 treni elettrici - D.M.408/2017, D.M.164/2021 e Legge n. 297/78 4) Acquisto di n. 3 treni elettrici - Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014/2020 - Delibera CIPE 54/2016 e seguenti**

- 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, 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 Nuclei di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici funzioni inerenti all'assistenza e al 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", così come modificata dall'art. 1 della L.R. Puglia 7 aprile 2015, n. 14;

- vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 233 del 15 febbraio 2021 di nomina ed istituzione 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 approvato, in data 24 maggio 2021, 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 Nuclei di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici;



- 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, nelle more di un chiarimento interpretativo e con riferimento alle procedure in corso, di procedere alle valutazioni allo stesso richieste.
- vista la Deliberazione di Giunta Regionale n. 1446 del 22 ottobre 2024 di autorizzazione alla conferma dell’incarico dei componenti del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici (NVVIP).
- vista la Determinazione dirigenziale n. 220 del 24 ottobre 2024 del Dirigente della Sezione Programmazione Unitaria di conferma dell’incarico dei componenti del NVVIP.

#### **PREMESSO CHE**

- In data 17.03.2023 la Sezione Trasporto Pubblico Locale ed intermodalità della Regione Puglia con propria nota n AOO-078/prot.17/03/2023/0001181, acquisita agli atti della Sezione Programmazione Unitaria con prot. n. 2880 del 27.03.2023, trasmetteva l’Analisi della sostenibilità economico-finanziaria del progetto di investimento in parola, al fine dell’ottenimento del Parere preventivo del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici;
- con nota n. 3213 del 6.04.2023 il Nucleo, all’esito della prima analisi istruttoria, per il tramite della Segreteria tecnico-amministrativa, trasmetteva una nota con cui rilevava alcune criticità nella versione attuale dell’Analisi Costi-Benefici (ACB), convocando pertanto un incontro tecnico. In particolare, venivano individuati i seguenti temi meritevoli di un approfondimento:
  1. Verifica dell’inquadramento giuridico, nell’ambito della disciplina in tema di aiuti di stato, del contributo pubblico relativo all’intervento;
  2. Considerazione della eventuale variazione della domanda a seguito dell’intervento;
  3. Descrizione del modello di gestione;
  4. Descrizione del cronoprogramma delle attività di investimento;
  5. Opportunità e metodologia di calcolo del deficit di finanziamento;
  6. Aggiornamento dell’analisi finanziaria ed economica;
  7. Analisi tecnica dell’intervento;
  8. Approfondimento sul tema dell’elettrificazione della rete;
  9. Analisi del rischio.



- In data 17.04.2023, il NVVIP incontrava i tecnici e rappresentanti legali di Ferrovie del Sud Est S.r.l., il Dirigente della Sezione Trasporto Pubblico Locale ed intermodalità della Regione Puglia e i funzionari competenti, per analizzare gli elementi del progetto da revisionare, già anticipati con la nota sopracitata;
- in data 17.07.2024, in riscontro alla nota prot. 3213 del 06.04.2023 trasmessa dal NVVIP ed ai rilievi emersi nella riunione tecnica del 17.04.2023, il soggetto proponente trasmetteva, con nota AD/146, protocollata in entrata dalla Sezione Programmazione Unitaria con prot. n. 368020 del 19.07.2024, il revisionato documento dell'ACB, corredato dal file Excel di calcolo rivisto a seguito delle osservazioni del NVVIP e dal file denominato "Riscontro Osservazioni" contenente la descrizione delle modalità di recepimento delle osservazioni di cui alla medesima nota;
- il NVVIP riscontrava tale richiesta con nota prot. n. 401593 del 7.08.2024, indirizzata alla Sezione Trasporto pubblico locale ed intermodalità e al soggetto proponente, prendendo atto che nella nuova versione dell'ACB dell'intervento in oggetto, trasmessa in data 18.07.2024 con prot. AD/146, la società Ferrovie del Sud Est S.r.l. (FSE) aveva soddisfatto le richieste di revisione e integrazione rilevate nel corso della riunione del 17.04.2023 ma che, tuttavia, dai dati riportati nell'analisi finanziaria, segnatamente dal confronto tra i ricavi da tariffa e i costi operativi, anche in chiave comparativa rispetto alla versione precedente dell'ACB, emergeva un considerevole squilibrio finanziario con entrate nette marcatamente negative nel corso dell'intera fase operativa ipotizzata. Occorreva pertanto chiarire in che modo sarebbe stata assicurata la sostenibilità finanziaria del progetto di investimento nel corso della sua fase operativa;
- in riscontro alle osservazioni del NVVIP, la società FSE trasmetteva nota AD 241/2024 protocollata in entrata dalla Sezione Programmazione Unitaria con n. 558569 del 13.11.2024, con cui rappresentava che: "se da un lato, per l'orizzonte temporale considerato (2024-2051), l'analisi finanziaria pone in evidenza entrate nette attualizzate per un valore negativo complessivamente pari a -8,3 milioni di euro nella fase di gestione operativa dell'investimento, dall'altro l'analisi economica fa emergere un valore attualizzato netto positivo pari a 47,7 milioni di euro. Pertanto, il Valore Attuale Netto Economico risulterebbe pari a 5,7 volte superiore rispetto alle perdite finanziarie previste nella gestione operativa dell'investimento, tanto da giustificare l'impegno finanziario emergente per effetto dell'insorgenza di entrate nette finanziarie negative".
- Udata la relazione svolta dai relatori del progetto, nella seduta del NVVIP dell'11 novembre 2024

#### CONSIDERATO CHE

- il progetto prevede l'acquisto e la messa in servizio di n. 15 (quindici) elettrotreni della tipologia "Impuls 36WE" (denominati anche ETR322), in configurazione a tre casse a composizione "bloccata", con una capienza di 177 posti a sedere, alimentati a trazione elettrica di 3 kV c.c.
- gli elettrotreni, sostituendo 22 (ventidue) treni diesel che costituiscono parte dell'attuale flotta in uso da parte della società FSE, entreranno gradualmente in esercizio nel periodo 2024-2026 sulle tratte di: a) Bari – Putignano (via Conversano) (linea Bari – Taranto); b) Martina F. – Taranto (linea Bari – Taranto); c) Martina F. – Lecce; d) Maglie – Otranto.



- l'acquisto degli elettrotreni rientra in un piano di rinnovo della flotta della società FSE che mira a perseguire gli obiettivi di: a) ridurre l'età media del materiale rotabile in esercizio; b) aumentare la qualità e l'affidabilità del servizio; c) accrescere il risparmio relativo all'alimentazione del parco rotabile, grazie al progressivo decremento del volume di carburante fossile approvvigionato, all'incremento della trazione elettrica, nonché alla flessione dei costi di manutenzione; d) ridurre le emissioni inquinanti e l'impatto sull'ambiente determinato dalle emissioni di CO<sub>2</sub>.

#### RILEVATO CHE

- il costo del progetto di investimento è pari a € 89.600.000,00 (al lordo dell'IVA), con un costo unitario per treno pari a circa € 5.973.333,33
- l'ACB è stata sviluppata considerando un ciclo di vita del progetto pari a 28 (ventotto) anni, comprensivo della fase di acquisto degli elettrotreni della durata di 3 (tre) anni e di una fase successiva di durata di 25 (venticinque) anni in cui si manifestano pienamente i benefici determinati dal progetto medesimo, con l'entrata in esercizio di tutte le unità di materiale rotabile
- l'ACB è stata impostata confrontando i flussi monetari dell'alternativa progettuale in oggetto ("scenario di progetto") con i flussi monetari dell'alternativa che non prevede la realizzazione di alcun intervento ("scenario do nothing")
- il valore residuo del progetto, calcolato nella misura del 5% dell'ammontare complessivo investimento, è pari a € 4.480.000,00
- l'analisi ha ipotizzato, in conseguenza dell'introduzione del nuovo materiale rotabile, un incremento annuo della domanda del 2% nel periodo compreso tra il 2026 al 2032, attribuibile ad un effetto di diversione modale dalla modalità privata verso la ferrovia. Altresì, ha assunto che il progetto di investimento non modifichi l'attuale offerta commerciale della società FSE sulle linee Martina Franca – Taranto, Martina Franca – Lecce, Maglie – Otranto e Bari – Putignano
- l'analisi di sostenibilità finanziaria, sviluppata adottando un tasso di sconto del 4%, indica per l'investimento un Valore Attuale Netto finanziario (VANf) negativo, pari a - € 93.760.774,05 che legittima l'erogazione del contributo pubblico
- l'analisi socio-economica ha ipotizzato e stimato in termini monetari i seguenti benefici conseguenti alla realizzazione del progetto: a) riduzione delle emissioni inquinanti e dell'impatto sull'ambiente dovuto alle minore produzione di CO<sub>2</sub> (ad es., dalle autovetture), b) flessione dell'incidentalità; c) riduzione della congestione urbana; d) decremento delle emissioni acustiche; e) riduzione delle emissioni dovute alla produzione di energia (*well to tank*); f) riduzione del danneggiamento dell'*habitat* naturale; g) decremento delle emissioni inquinanti e dell'impatto sull'ambiente dovuto alle emissioni di CO<sub>2</sub> (ad es., dal treno); h) flessione dei costi operativi per utenti in *shift*; i) risparmi di tempo correlati all'impiego del trasporto ferroviario



- l'analisi di convenienza economico-sociale, elaborata sulla base di un tasso di sconto sociale del 3% evidenzia per l'investimento un Valore Attuale Netto economico (VANE) positivo, pari a € 47.727.598,73, un Tasso Interno di Rendimento economico (TIRE) di 7,194% e un rapporto benefici/costi (B/C) pari a 1,540 che legittimano la realizzazione dell'intervento
- l'analisi di sensibilità condotta valutando l'impatto sul VANE di variabili ritenute critiche (costo di investimento del progetto, costi operativi, beneficio legato risparmio di tempo) non ha evidenziato particolari criticità e sensibili variazioni dell'indicatore di performance
- l'analisi di rischio ha identificato e valutato i potenziali rischi nella fase di realizzazione e di esercizio dell'investimento. I risultati non evidenziano particolari criticità in relazione alla realizzazione dell'intervento in esame, restituendo valori di rischio medio-bassi. L'analisi dei rischi nella fase di esercizio ha evidenziato che il progetto di investimento comporta una riduzione del rischio complessivo, dal momento che la circolazione dei treni elettrici in sostituzione di quelli a trazione diesel, di fatto impedisce il verificarsi di successive evoluzioni di eventi avversi.

Tutto ciò premesso, considerato, rilevato e per quanto valutabile.

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

Tenuto conto che, in ciascuno degli anni della fase di esercizio, dal 2027 al 2050, nel confronto "Scenario di progetto vs Scenario do Nothing", il progetto genera ulteriori entrate nette negative, pari mediamente a € - 514.691,14 (€ -314.688,60 attualizzati), il Nucleo raccomanda di monitorare con attenzione l'evoluzione dei flussi finanziari in entrata e in uscita, allo scopo di rilevare tempestivamente eventuali squilibri che possano compromettere la sana e corretta gestione della società FSE e, allo stesso tempo, di individuare e implementare opportune azioni correttive che consentano di salvaguardare, con una congrua periodicità, la sostenibilità finanziaria complessiva dell'investimento.

Bari, 18 novembre 2024

**Per il NVVIP**  
**Il Presidente del NVVIP**  
(*prof. Vitorocco Peragine*)



