

RELAZIONE CONCLUSIVA
del
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO 2021 DI CUI AL PAR. 2.6 (ex 3.8) DEL PIR 2022

Allegati n. 20

Premesse

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 2.6 (ex 3.8) del PIR 2022 e convocato con cadenza annuale, è stato istituito per creare un confronto continuo tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI), la Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (di seguito: MIMS) e gli “Stakeholder” (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro) al fine di efficientare le scelte nell’avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 2021, considerate le misure restrittive in vigore per l’emergenza sanitaria nazionale, la seduta in plenaria del tavolo tecnico da effettuarsi entro il 30 di aprile non ha avuto luogo. Ad ogni modo, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0001058 del 30 aprile 2021, RFI ha comunque invitato gli Stakeholder ad avanzare le richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura attraverso la compilazione di uno specifico format.

In ottemperanza alla Delibera dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 151 del 21 novembre 2019, dopo aver opportunamente invitato gli Stakeholder a trasmettere una versione ostensibile della documentazione di raccolta delle proposte, RFI pubblica la presente “*Relazione Conclusiva*” del procedimento di analisi e valutazione delle proposte avanzate nel 2021 e la documentazione di riferimento rendendola disponibile sul proprio sito web per almeno 5 anni.

Inquadramento

Nel 2021, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0001058 del 30 aprile 2021, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le proposte nell’ambito del tavolo tecnico entro il **31 maggio 2021**.

Le proposte avanzate nell’ambito del tavolo tecnico devono essere supportate dalla compilazione di uno specifico format a cura del proponente al fine di rappresentare l’intervento e declinarne gli effettivi vantaggi. Con successiva nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0001337 del 31 maggio 2021, RFI ha prorogato il suddetto termine al **7 giugno 2021**.

Relativamente alle proposte presentate da parte degli Stakeholder, nel periodo luglio - ottobre RFI ha provveduto ad analizzare ciascuna proposta classificandola in base alla **tipologia di intervento**:

- **Servizi**: intervento dedicato allo sviluppo dei servizi erogati sulla base di quanto stabilito nel capitolo 5 del Prospetto Informativo Rete (ad es. binari di sosta, platee di lavaggio, aree di sosta dove effettuare scarico reflui e altro)
- **Sviluppo**: inteso come intervento di efficientamento nonché upgrade dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad. es. interventi di velocizzazione degli impianti, realizzazione binari di incrocio/precedenza, soppressione PL, innalzamento marciapiedi)
- **Esercizio**: inteso come miglioramento dell'esercizio ferroviario in termini di regolarità e puntualità (ad es. interventi di abbattimenti codice, potenziamento dell'informazione al pubblico, attrezzaggio SCMT)
- **Grande opera**: inteso come intervento di potenziamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad es. interventi di raddoppio/quadruplicamento, nuove linee, elettrificazione linee)

A ciascuna proposta RFI ha assegnato una prima valutazione riconducibile alle seguenti casistiche:

- **Non recepitbile**: richieste non accolte per vincoli normativi/tecnici, fuori contesto o perché formulate in modo generico;
- **Oggetto di approfondimento**: richieste risultate meritevoli di approfondimenti tecnici per le quali è in corso la verifica da parte di RFI. Qualora tali richieste verranno accolte, potranno essere inserite nei piani di sviluppo ed efficientamento dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- **Già prevista**: richieste di interventi già programmati dal Gestore Infrastruttura.

Dopo aver anticipato al MIMS l'esito delle valutazioni preliminari con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2021\0002321 del 12 ottobre 2021, RFI ha convocato singolarmente tutti gli Stakeholder che hanno avanzato le proposte al fine di comunicare loro l'esito di tali valutazioni e richiedere le ulteriori informazioni necessarie per proseguire i successivi approfondimenti.

Si allegano alla presente relazione i **verbali degli incontri svolti**, contenenti l'esito delle valutazioni di RFI unitamente alla documentazione presentata dagli Stakeholder.

Le proposte manifestate nel 2021 e prime valutazioni

Nell'ambito del tavolo tecnico di ascolto svolto nel 2021 sono pervenute a RFI n. **291** proposte da parte di **20** Stakeholder.

Tra questi 20 stakeholder non figura la Regione Piemonte, la quale per la presente edizione non ha formulato nuove proposte ma ha semplicemente ribadito l'importanza di quelle avanzate negli anni precedenti e già oggetto di avvenuta valutazione.

Dalla valutazione di questo Gestore scaturisce la seguente classificazione: **183** richieste dovranno essere "oggetto di approfondimento", **79** richieste "già previste" nella programmazione di RFI e **29** richieste "non recepibili".

Il dettaglio delle richieste ed il riscontro motivato delle proposte sono riportati in allegato.

Nella seguente tabella si rappresenta la sintesi delle richieste pervenute, articolata sulla base degli Stakeholder, della tipologia e delle considerazioni di RFI:

Stakeholder	N° Richieste	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
		Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Adriafer	12	1	6	4	1	1	6	5
AdSP Mare Adriatico Orientale	11	0	9	1	1	1	6	4
Captrain	16	4	8	0	4	3	9	4
DB Cargo Italia	7	0	7	0	0	1	4	2
Dinazzano Po	7	2	3	2	0	0	3	4
FuoriMuro	3	0	3	0	0	0	3	0
Italo – NTV	1	0	0	1	0	0	0	1
Lotras	4	2	1	1	0	2	1	1
Mercitalia Rail	47	9	33	3	2	6	29	12
Provincia Autonoma di Bolzano	15	0	15	0	0	1	13	1
Regione Calabria	4	0	4	0	0	0	2	2
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	5	0	3	2	0	0	5	0

Regione Puglia	6	2	4	0	0	0	6	0
Regione Autonoma Valle d'Aosta	5	1	0	0	4	1	3	1
Regione Veneto	4	0	2	0	2	0	3	1
SAD Trasporto Locale	6	0	4	2	0	0	4	2
Trenitalia	105	30	47	23	5	13	58	34
Trenitalia Tper	26	17	8	1	0	0	23	3
Trieste Marine Terminal	4	0	2	1	1	0	3	1
Tx Logistik	3	1	1	1	0	0	2	1
Totale	291	69	160	42	20	29	183	79

Si rappresenta che alcune proposte manifestate dai richiedenti dovranno essere soggette, oltreché ad un attento esame tecnico da parte di RFI, anche a valutazioni di tipo **regolatorio, gestionale, normativo nonché di adeguatezza/opportunità** (verificare se l'utilizzo atteso dell'infrastruttura da realizzare giustifica o meno l'investimento) da condividere con il MIMS.

Gli incontri per il feedback puntuale agli Stakeholder

Al fine di comunicare le valutazioni preliminari svolte, RFI ha convocato in video-collegamento ciascun Stakeholder nei giorni riportati nella seguente Tabella:

STAKEHOLDER	DATA	ORA
Adriafer	19/10/2021	11:00
AdSP Mare Adriatico Orientale	19/10/2021	14:30
Captrain	21/10/2021	10:00
DB Cargo Italia	09/11/2021	15:00
Dinazzano Po	15/10/2021	14:30
FuoriMuro	28/10/2021	10.00

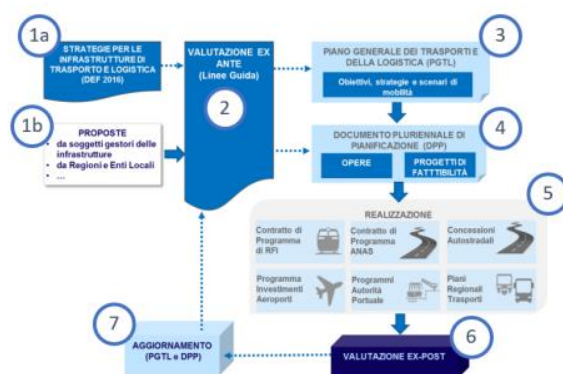
Italo – NTV	04/11/2021	09:30
Lotras	19/10/2021	14:30
Mercitalia Rail	03/11/2021	09:00
Provincia Autonoma di Bolzano	27/10/2021	11:00
Regione Calabria	20/10/2021	15:30
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	13/10/2021	10:00
Regione Puglia	25/10/2021	11:00
Regione Autonoma Valle d'Aosta	29/10/2021	08:30
Regione Veneto	09/11/2021	11:00
SAD Trasporto Locale	27/10/2021	14:30
Trenitalia	10-11/11/2021	09:00
Trenitalia Tper	14/10/2021	08:30
Trieste Marine Terminal	10/11/2021	11:00
Tx Logistik	04/11/2021	10:00

Relativamente ad alcune delle **183** richieste oggetto di approfondimento, in occasione dei suddetti incontri RFI ha invitato gli Stakeholder a presentare un'ulteriore integrazione documentale al fine di poter proseguire i successivi approfondimenti.

Come detto, a seguito del feedback puntuale, è stato redatto e condiviso dalle parti il verbale di rapporto di ciascun incontro. A gennaio 2022, la firma dei verbali è stata perfezionata con tutti gli Stakeholder.

La programmazione degli investimenti

Il processo di programmazione degli investimenti sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e di assegnazione dei relativi finanziamenti è definito in una serie di norme e documenti che regolano la realizzazione di tutte le Opere Pubbliche e che può essere schematizzato nella figura sottostante:



Il processo inizia con la ricognizione degli progetti contenuti in precedenti documenti di programmazione (punto 1a) e delle nuove esigenze che proposte che provengono dai diversi soggetti proponenti (Amministrazioni Centrali, Regioni, Enti Locali, ecc.) e gestori di infrastrutture (RFI, Anas, ecc.) (punto 1b). Tutte le proposte presentate sono oggetto di valutazione ex-ante (punto 2), secondo una metodologia che per le opere ferroviarie è stata definita nel documento “Linee guida operative per la valutazione dei progetti in ambito ferroviario” del MIMS e le opere che risultano coerenti con linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci definite nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) (punto 4) e che superano il filtro della valutazione ex-ante sono inserite nel DPP (punto 4), secondo un livello di priorità che tiene conto dei benefici complessivi per il sistema Paese. Mediante il Contratti di programma (ovvero con specifiche concessioni come nel caso delle autostrade) (punto 5) si procede ad assegnare puntualmente alle iniziative prioritarie individuate nel DPP i finanziamenti resi disponibili dalle manovre di finanza pubblica e a disciplinare i rapporti tra MIMS e il soggetto attuatore.

Le nuove metriche valutative riflettono l’opera di sensibilizzazione svolta negli ultimi anni dalle organizzazioni internazionali e dalla società civile per l’introduzione di criteri di valutazione che, oltre alle dimensioni economiche e finanziarie, accolgano una visione allargata agli aspetti ambientali e sociali degli impatti generati dagli investimenti pubblici nonché a quelli relativi alla dimensione istituzionale e di governance e si applicano a tutte le tipologie di intervento sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale ed in particolare:

- investimenti per lo sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria ai fini del miglioramento dei livelli di sicurezza e per ottemperare alle innovazioni introdotte dalle disposizioni normative, della qualità e del volume dei servizi, le cui modalità di realizzazione e finanziamento sono disciplinate dal Contratto di Programma parte Investimenti (CdP-I);

- investimenti di manutenzione straordinaria necessari al mantenimento in esercizio per la messa in disponibilità della Rete in condizioni di sicurezza e affidabilità, le cui modalità di realizzazione e finanziamenti sono disciplinate dal Contratto di Programma parte Servizi (CdP-S).

Le proposte manifestate nell'ambito del tavolo di ascolto svolto nel 2021 che sono oggetto di approfondimenti tecnici, saranno pertanto sottoposte all'attenzione del MIMS al fine di individuare gli interventi e la relativa priorità per i quali proseguire le verifiche tecnico-normative e le valutazioni ex-ante nonché per individuare la copertura finanziaria nell'ambito del nuovo Contratto di Programma 2022-2026.