

**RELAZIONE CONCLUSIVA**  
del  
**TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2022**

*Allegati n. 23*

**Premesse**

Il “tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura”, previsto nella sezione 2.6 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 2022, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2022\0000799 del 29 aprile 2022, RFI ha 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 2022 e la documentazione di riferimento rendendola disponibile sul proprio sito web per almeno 5 anni.

**Inquadramento**

Nel 2022, con nota prot. RFI.DCO\PEC\P\2022\0000799 del 29 aprile 2022, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le proposte nell’ambito del tavolo tecnico entro il **31 maggio 2022**.

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\2022\0001027 del 27 maggio 2022, RFI ha prorogato il suddetto termine al **24 giugno 2022**.

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, 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.NEMI.DCO\PEC\P\2022\0000525 del 14 ottobre 2022, 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 2022 e prime valutazioni

Nell'ambito del tavolo tecnico di ascolto svolto nel 2022 sono pervenute a RFI n. **363** proposte da parte di **23** Stakeholder.

Dalla valutazione di questo Gestore scaturisce la seguente classificazione: **245** richieste dovranno essere “oggetto di approfondimento”, **76** richieste “già previste” nella programmazione di RFI e **42** 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°	Tipologia di richieste				Valutazioni di RFI		
	Richieste	Servizi	Sviluppo	Esercizio	Grande Opera	Non recepibili	Oggetto di Approfondimento	Già Previste
Adriafer	2	-	2	-	-	-	-	2
AdSP Mare Adriatico Orientale	12	3	7	2	-	2	9	1
Captrain	9	3	5	-	1	-	9	-
DB Cargo Italia	9	-	6	3	-	-	5	4
Dinazzano Po	6	-	4	2	-	-	4	2
EVM Rail	4	-	1	-	3	-	3	1
FuoriMuro	2	1	1	-	-	1	1	-
InRail	6	1	5	-	-	2	1	3
Mercitalia Rail	7	2	3	1	1	1	5	1
Provincia Autonoma di Bolzano	10	-	6	2	2	-	8	2
Rail Traction Company	7	1	6	-	-	2	-	5
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	9	-	7	1	1	1	8	-
Regione Autonoma Valle d'Aosta	3	-	3	-	-	-	3	-

Regione del Veneto	1	-	-	-	1	-	1	-
Regione Liguria	4	-	4	-	-	1	1	2
Regione Lombardia	9	-	6	-	3	1	6	2
Regione Marche	27	-	17	5	5	1	20	6
Regione Puglia	8	-	4	1	3	-	2	6
Regione Siciliana	6	-	1	-	5	-	6	-
SOGRAF	3	-	3	-	-	1	1	1
Trenitalia	211	126	63	18	4	29	145	37
Trenitalia Tper	7	2	5	-	-	-	7	-
Trieste Marine Terminal	1	-	-	-	1	-	-	1
<b>Totale</b>	<b>363</b>	<b>139</b>	<b>159</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>42</b>	<b>245</b>	<b>76</b>

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
Dinazzano Po	17/10/2022	15:00
Regione Marche	18/10/2022	15:00
Trenitalia Tper	19/10/2022	15:00
Regione Siciliana	20/10/2022	10:00
DB Cargo Italia	24/10/2022	10:00
Regione Puglia	24/10/2022	11:00
EVM Rail	24/10/2022	15:00
AdSP Mare Adriatico Orientale	25/10/2022	11:00
Adriafer	25/10/2022	14:30
Captrain	26/10/2022	10:00
Fuorimuro	26/10/2022	15:00
InRail	26/10/2022	16:00
Rail Traction Company	27/10/2022	10:00
SOGRAF	27/10/2022	15:00
Trieste Marine Terminal	28/10/2022	10:00
Provincia Autonoma di Bolzano	07/11/2022	11:00
Regione Lombardia	08/11/2022	10:00
Regione del Veneto	08/11/2022	15:00
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	09/11/2022	10:00
Mercitalia Rail	09/11/2022	15:00
Regione Liguria	10/11/2022	10:00
Trenitalia DBR	10/11/2022	15:00
Regione Autonoma Valle d'Aosta	15/11/2022	10:00
Trenitalia AV IC REG INT DT	17/11/2022	09:30

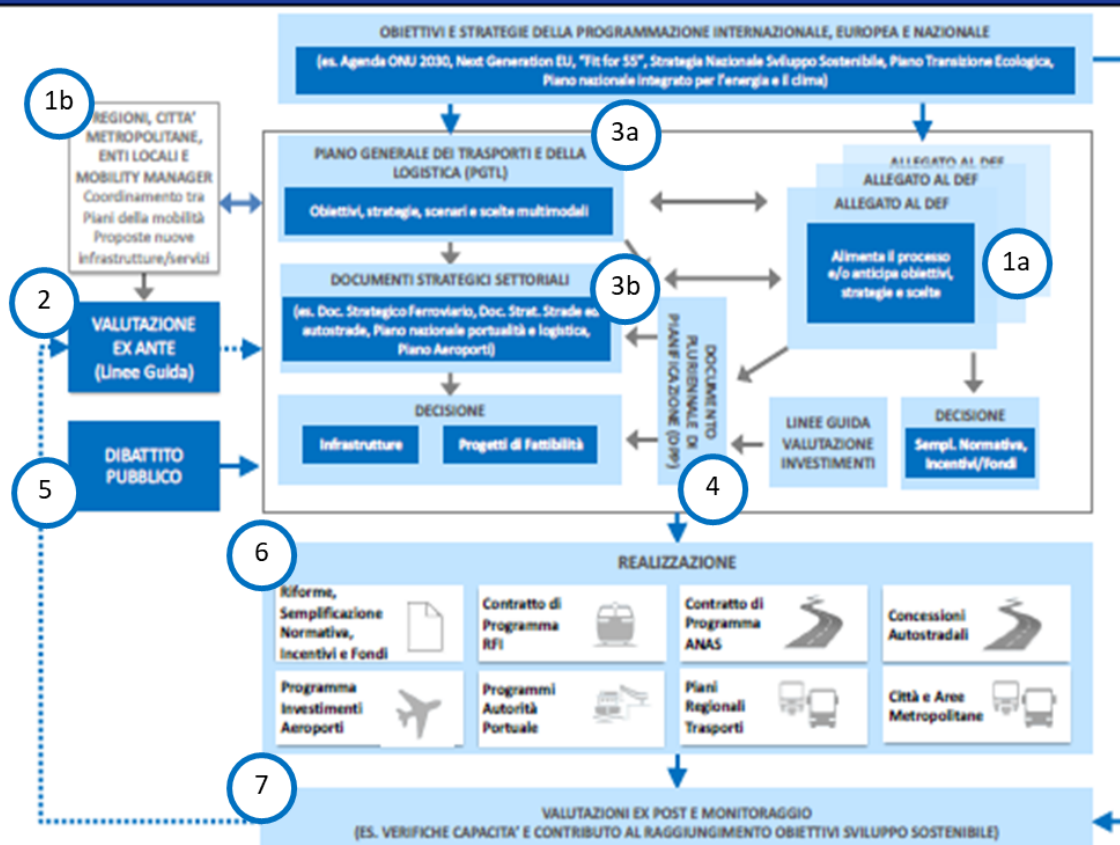
Relativamente ad alcune delle **363** richieste oggetto di approfondimento, in occasione dei suddetti incontri RFI ha invitato gli Stakeholder a presentare un'ulteriore integrazione documentale al fine di poter proseguire i successivi approfondimenti.

Come detto, a seguito del feedback puntuale, è stato redatto e condiviso dalle parti il verbale di rapporto di ciascun incontro. A gennaio 2023, 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:

**FIGURA I.2.1: IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE SOSTENIBILE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO – IL "PIANO PROCESSO"**



Fonte: STM del MIMS.

Il processo inizia con la ricognizione dei progetti contenuti in precedenti documenti di programmazione (l'Allegato Infrastrutture al DEF definendo anno per anno, a partire dal 2016, la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti, rappresenta il documento programmatico che sta alimentando questo processo secondo un approccio di tipo *rolling*, anticipando molte azioni del PGTL e del previsto DPP, quali la definizione degli obiettivi e delle strategie, l'individuazione degli interventi da effettuare e dei

progetti di fattibilità delle opere prioritarie per il Paese fino all’orizzonte del 2030, il finanziamento per la realizzazione e/o il completamento delle infrastrutture prioritarie di interesse nazionale) (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 3a) e nei documenti strategici settoriali (es. Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria – DSMF) (punto 3b) 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. La selezione delle priorità non può prescindere dalla valutazione della loro capacità sia di contribuire al raggiungimento degli obiettivi generali (SDGs, “Fit for 55”, ecc.), sia di “non nuocere in modo significativo” (Do Not Significant Harm - DNSH) agli obiettivi ambientali secondo quanto previsto dal regolamento europeo sulla tassonomia (UE 2020/852 del 18 giugno 2020).

Con riferimento alla progettazione e valutazione ex-ante, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il 29 luglio 2021 le “Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell’affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC”, al fine di individuare quelle progettualità che dal punto di vista tecnico e qualitativo possano soddisfare i requisiti di sostenibilità e innovazione, anche indirizzando le Stazioni appaltanti a selezionare i propri operatori economici in questo senso, e al tempo stesso è stato reso più efficiente il processo approvativo, anche attraverso mirati strumenti di semplificazione. Ciò permette di effettuare un **dibattito pubblico (punto 5)** di confronto con gli stakeholder e i territori su un livello di conoscenza dell’opera e dei suoi impatti più approfondito, maggiormente produttivo ed efficiente.

Mediante i Contratti di Programma (ovvero con specifiche concessioni come nel caso delle autostrade) (punto 6) si procede ad assegnare puntualmente alle iniziative prioritarie individuate 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 2022 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.**

### *Post Scriptum*

In questa Relazione Conclusiva, nonché in tutti i suoi allegati e note richiamate, laddove presente, la dicitura Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) va intesa come Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), in ragione del cambio di denominazione sopravvenuto con deliberazione del Consiglio dei Ministri del 4 novembre 2022.