

Tavolo Tecnico di Ascolto (par. 2.6 del PIR di RFI)

MODELLO DI SUPPORTO ALLA SCELTA DEGLI INTERVENTI PRIORITARI

Funzionamento del Tavolo Tecnico di Ascolto

Par. 2.6 del Prospetto Informativo della Rete di RFI



Tavolo Tecnico di Ascolto



Dal 2018, si svolge con cadenza annuale **il Tavolo Tecnico di Ascolto** tramite cui **RFI** raccoglie dagli **stakeholder** le **richieste di miglioramento, efficientamento e sviluppo** dell'infrastruttura ferroviaria nazionale



Le **richieste 2018 – 2024** inerenti allo sviluppo della rete sono state **analizzate** con il supporto di un **modello** che fornisce un'indicazione della **priorità** di studio degli interventi attraverso indicatori di **strategicità e fattibilità**.

Le graduatorie prodotte con l'ausilio del modello sono aggiornate annualmente.



Obiettivo dell'analisi è l'individuazione delle **richieste da approfondire prioritariamente**, per l'eventuale successivo inserimento nel vigente **Contratto di Programma Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) – RFI**

Tavolo Tecnico di Ascolto

Funzionamento

1/2

PROSPETTO INFORMATIVO RETE RFI - Par. 2.6

In conformità a quanto previsto dalla **Decisione URSF n. 400/5 del 2013** e dalla **Delibera ART n. 140/2017 "Il GI¹, con cadenza almeno annuale, convocherà, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ART, un Tavolo Tecnico di Ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura** con i Richiedenti (Imprese Ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro), **al fine di verificarne**, in maniera autonoma e d'intesa con la D.G.² designata del MIT, **l'eventuale inserimento in CdP.**(...)

- Il GI¹ garantisce l'**avvio** del Tavolo Tecnico **entro il 30 aprile** di ogni anno;
- **Entro 30 giorni** dall'avvio del Tavolo Tecnico i **Richiedenti inviano le proprie richieste** al GI¹;
- **Entro il 30 gennaio** RFI, tenuto in debito conto e **valutate le richieste** avanzate dalle parti interessate unitamente ai contributi presentati, d'intesa con la D.G.² del MIT pubblica sul proprio sito web una **relazione conclusiva del procedimento di analisi di tali richieste e contributi**, rendendo disponibile la documentazione in parola per i successivi 5 anni"

DELIBERA ART n. 187/2020 → Prescrizioni al par. 2.6 del PIR

In occasione dell'indizione del Tavolo Tecnico si prescrive al GI¹ di comunicare e **pubblicare** sul sito web aziendale:

- L'elenco e una sintetica descrizione dei propri **impianti di servizio o di loro porzioni non utilizzati da almeno due anni** (con evidenza di quelli per i quali il GI¹ preveda la dismissione/riconversione);
- L'elenco e una sintetica descrizione dei propri **impianti di servizio o di loro porzioni che, pur se utilizzati, il GI¹ intenda dismettere o riconvertire"**

DELIBERA ART N.227/2022 → Prescrizione al par. 2.6 del PIR

Si prescrive al GI¹ di prevedere che venga messa a disposizione **entro il 30 gennaio** di ogni anno, nella pertinente sezione del sito aziendale, una relazione contenente opportune informazioni sullo stato delle proposte giudicate meritevoli di approfondimento da RFI, ed in particolare sull'**inserimento**, dopo il superamento dei vari *step* previsti, nel processo di pianificazione e quindi **nel CdP**.

DELIBERA ART N.188/2023 → Prescrizione al par. 2.6 del PIR

Si individuano, come potenziali partecipanti al TTA, i Richiedenti capacità effettivi e potenziali e le principali associazioni di categoria rappresentative degli operatori economici coinvolti nelle attività industriali, commerciali e logistiche correlate alla modalità di trasporto ferroviaria.

1 Gestore dell'Infrastruttura | 2 Direzione Generale competente del MIT

Tavolo Tecnico di Ascolto

Funzionamento
2/2

Dal 2023, raccolta delle proposte mediante
indirizzo **PEC** dedicato



Anno n

Anno n+1



Avvio del TTA
con **avviso agli Stakeholder**
online e pubblicazione della
documentazione in "aree
attrezzate"

Termine ricezione
richieste

Valutazioni preliminari delle
richieste da parte di RFI

- *Screening* delle richieste
- Eventuali riunioni di **feedback** con
gli **Stakeholder**

Pubblicazione della
relazione conclusiva
sito web di RFI

**! Scadenze previste per ogni
anno del Tavolo Tecnico di
Ascolto, con andamento ciclico**



Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo

Modello di Supporto alla Scelta degli Interventi Prioritari



Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo

Step preliminare di catalogazione delle richieste

 Dettagliato in seguito

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per **riconducere** più agevolmente i **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es. numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es. incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es. con Accordi Quadro)

c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso all'infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)



- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di **valutazione** che non mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

Step preliminare di categorizzazione dei programmi di sviluppo

Definizione tassonomia standard

- Definizione di una tassonomia in modo da raggruppare i programmi di sviluppo per tipologia
- Segmentazione della tassonomia in base a obiettivo prevalente e impatto su domanda

¹ Programmi che necessitano di analisi socio – economiche e Studio di Traffico; per le proposte ricadenti in questi cluster viene effettuata solo una prima valutazione di strategicità per indicazione degli studi da avviare in via prioritaria.

Obiettivo prevalente

Programmi inclusi nella tassonomia

Analisi ACB/AMC/SdT¹

Aumento disponibilità/
sostenibilità
infrastruttura

- Eliminazione limitazioni IS
- Potenziamento tecnologico linee
- Potenziamento tecnologico impianti
- Efficientamento impianto - PRG semplice
- Potenziamento impianto - PRG complesso
- Elettrificazione linea

Aumento capacità
infrastruttura

- Potenziamento infrastrutturale linea
- Tecnologie per la capacità



Intermodalità

- Potenziamento punto di accesso alla rete
- Nuovo punto di accesso alla rete
- Nuovo collegamento



Sviluppo trasporto
ferroviario merci

- Adeguamento moduli
- Adeguamento strutturale
- Adeguamento sagome
- Potenziamento scali merci

Sviluppo trasporto
ferroviario
passeggeri

- Potenziamento sistema di IaP
- Miglioramento accessibilità ai treni
- Miglioramento accessibilità alle banchine
- Velocizzazione linea



Step preliminare di categorizzazione dei programmi di sviluppo

Schede di intervento TTA con richiamo alla tassonomia standard

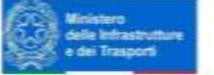
 

C. TIPOLOGIA DI INTERVENTO (BARRARE IL PROGRAMMA INDIVIDUATO)

In questa sezione riportare la tipologia di intervento che viene richiesta:

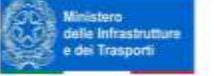
- Eliminazione limitazioni IS**
In questo programma ricadono gli interventi finalizzati ad eliminare limitazioni prestazionali di impianto o di linea imputabili alle tecnologie attualmente presenti. Rientrano nella classe in oggetto, ad esempio: l'implementazione del SCMT in luogo del SSC, l'eliminazione degli abbattimenti codice, la banalizzazione della linea, etc.
- Upgrade tecnologico di linea**
In questo programma ricadono gli interventi sui sistemi di distanziamento, sicurezza e segnalamento riguardanti una tratta di linea, non un singolo impianto.
- Upgrade Apparato Centrale**
In questo programma ricadono gli interventi di modifica o di sostituzione di Apparat Centrali (ACCM; ACC; ACEI; etc.) in un singolo impianto.
- Efficientamento di impianto**
In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su linee a semplice binario con impatto su: effettuazione di movimenti contemporanei; velocizzazione degli itinerari di arrivo/partenza/transito, etc.
- Piano Regolatore Generale**
In questo programma ricadono gli interventi di modifica al PRG di impianti localizzati su tratte a doppio binario.
 - Barrare la casella se il PRG proposto prevede l'adeguamento a modulo 650/750 m.
- Elettrificazione**
In questo programma ricadono gli interventi di elettrificazione di linea attualmente a trazione fermica.
- Raddoppio tratta di linea**
In questo programma ricadono gli interventi di incremento del numero di binari attualmente presente. Ci si riferisce normalmente a raddoppi di binari (da semplice a doppio binario), ma sono da ricondurre alla casistica in oggetto anche richieste relative alla realizzazione di più di due binari (es. quadruplicamento).
- European Rail Traffic Management System**
In questo programma ricadono gli interventi di implementazione di tecnologia High Density ERTMS.

5

In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di una nuova tratta di linea.

- Potenziamento in stazione**
In questo programma ricadono gli interventi orientati a migliorare l'accessibilità, l'intermodalità, il decoro e l'impiego razionale degli spazi di stazione. Sono da ricondurre a questa classe, ad esempio: la realizzazione di nuovi sottopassi, il rifacimento di piazzali di stazione, etc.
- Nuove stazioni**
In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio, normalmente munite di segnali di protezione e partenza, che intervengono nel distanziamento dei treni.
- Nuove fermate**
In questo programma ricadono gli interventi di realizzazione di nuove Località di Servizio che non intervengono nel distanziamento dei treni.
- Adeguamento del modulo**
In questo programma ricadono gli interventi di incremento della lunghezza dei binari di stazione al fine di incrementare la lunghezza dei treni che possono circolare sulla linea.
- Potenziamento strutturale**
In questo programma ricadono gli interventi atti alla riclassificazione della linea in relazione al peso assiale massimo ammissibile per i treni circolanti.
- Adeguamento segnale**
In questo programma ricadono gli interventi di adeguamento e segnale di una tratta e conseguente nuova codifica per il traffico combinato.
- Potenziamento scali merci**
In questo programma ricadono gli interventi di potenziamento degli scali merci e delle stazioni a cui sono allacciati gli impianti industriali.
- Rinnovo informazioni al Pubblico**
In questo programma ricadono gli interventi che prevedono l'installazione di nuovi Sistemi di Informazione al Pubblico ovvero potenziamento di sistemi esistenti.
- Allungamento/innesco marciapiedi**

In questo programma ricadono gli interventi di allungamento dei marciapiedi per agevolare la salita (discesa dei passeggeri dei treni già circolanti) o per far circolare treni più lunghi, nonché gli interventi di innalzamento dei marciapiedi a standard H53 per migliorare l'incastroamento.

- Velocizzazioni di linea**
In questo programma ricadono gli interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea finalizzati ad incrementare la velocità di percorrenza.
- Servizi per Imprese ferroviarie**
In questo programma ricadono gli interventi dedicati al potenziamento o alla nuova costruzione dei "Servizi extra pacchetto minimo di accessi" per le Imprese Ferroviarie.
- Introduzione torrelli**
In questo programma ricadono gli interventi per l'introduzione dei torrelli nelle stazioni.
- Installazione barriere antirumore**
In questo programma ricadono gli interventi per l'installazione delle barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico nelle aree antropizzate prossime alla ferrovia.
- Suppressione PI**
In questo programma ricadono gli interventi di soppressione dei passaggi a livello e realizzazione di opere sostitutive.
- Altro**

Nel format delle schede di richiesta di intervento utilizzato a partire dal TTA 2020, nella sezione B, è richiesto di barrare la cella corrispondente alla tipologia di intervento proposto. È opportuno compilare una scheda per ogni tipologia di intervento proposto e per ogni località/tratta

Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo

Valutazione della «Strategicità» dei programmi in perimetro

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per **riconducere** più agevolmente i **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es. numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es. incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es. con Accordi Quadro)

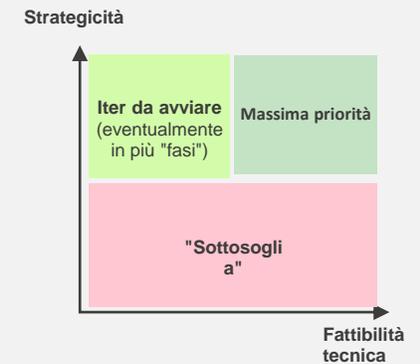
c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso all'infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

Dettagliato in seguito

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)



- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di valutazione che non mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

Approccio utilizzato per la valutazione della «Strategicità»

Dimensioni considerate

- Definizione dimensioni per confronto quanto più possibile **oggettivo** tra programmi
- Assegnazione a ciascun programma di un *set* di **dimensioni rilevanti** per valutazione **punteggio di strategicità**

Macro-dimensione	Descrizione	Dimensioni	Esempi programmi associati
Caratteristiche della Rete	Comprende tutte le dimensioni che descrivono lo stato attuale della rete	<ul style="list-style-type: none"> • # treni/giorno • # treni merci/giorno • Estesa • Vetustà • Grado di utilizzo • # passeggeri/giorno 	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento impianto - PRG complesso • Adeguamento moduli • ...
Impatto atteso sulla Rete	Comprende tutte le dimensioni che indicano l' impatto prevalente e valutabile del programma sulla rete	<ul style="list-style-type: none"> • Capacità (% incremento) • Regolarità (incremento) • Tempo di percorrenza (% minuti risparmiati) • Livello/qualità servizio • Upgrade prestazionale linea (estesa) • Intermodalità 	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento tecnologico linee • Nuovo collegamento • Potenziamento scali merci • ...
Coerenza con altri piani	Comprende tutte le dimensioni che indicano la presenza del programma in altri piani (es. accordi territoriali, Accordi Quadro)	<ul style="list-style-type: none"> • Accordi Quadro/Protocolli • Piano industriale • Sviluppo rete 	<p>Tutti i programmi</p>

Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo

Valutazione della «Fattibilità tecnica» dei programmi in perimetro

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per **riconducere** più agevolmente i **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es. numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es. incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es. con Accordi Quadro)

c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso all'infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

Dettagliato in seguito

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)



- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di valutazione che non mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

Approccio utilizzato per la valutazione della «Fattibilità tecnica»

Metodologia di analisi

- Attribuzione **valutazione** qualitativa "alta" / "media" / "bassa" su 5 dimensioni per ogni programma di sviluppo
- **Valutazione complessiva di fattibilità tecnica** ottenuta tramite **media** dei risultati sulle 5 dimensioni

Dimensione

Accesso all'infrastruttura

Capacità produttiva supply chain

Velocità di completamento iter autorizzativo

Livello di definizione degli input progettuali

Livello di definizione modello di esercizio

Cosa valuta in modo preliminare?

- Volume di interruzioni necessari alla realizzazione del programma
- Possibilità di usufruire di Accordi Quadro esistenti con le ditte o necessità di andare in gara d'appalto
- Necessità di autorizzazioni propedeutiche all'esecuzione degli interventi
- Stato di maturità della progettazione
- Stato e maturità di definizione del modello di esercizio

Metodologia di selezione dei programmi di sviluppo

Indicazione della priorità di approfondimento

a Step preliminare di categorizzazione dei programmi e definizione del perimetro di valutazione



- Relativamente ai soli programmi di sviluppo, definizione di una **tassonomia standard** sulla base di **obiettivo prevalente** e **impatto sulla domanda**
- Creazione di un **ID identificativo** per ogni programma per **riconducere** più agevolmente i **risultati** del modello alle **schede di richiesta** del TTA

b Valutazione strategicità dei programmi in perimetro



- **Valutazione della strategicità intrinseca** di ciascuna proposta elementare sulla base di:
 - **Caratteristiche** del servizio (es. numero di treni/giorno)
 - **Impatto** quali – quantitativo sul servizio (es. incremento capacità, frequenza, regolarità)
 - **Coerenza** con altri strumenti di pianificazione territoriali e del G.I. (es. con Accordi Quadro)

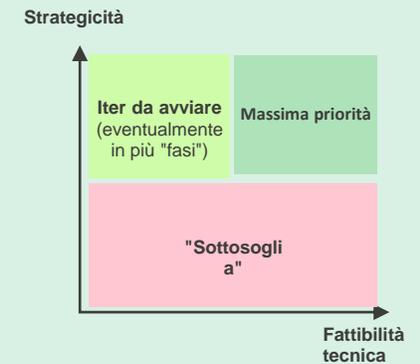
c Valutazione fattibilità tecnica dei programmi in perimetro



- **Valutazione della fattibilità tecnica** sulla base di:
 - **Accesso all'infrastruttura**
 - Capacità produttiva della **supply chain**
 - Velocità **iter autorizzativo**
 - Livello di definizione degli **input progettuali**
 - Livello di definizione del **modello di esercizio**

d Selezione (es., tramite matrice strategicità/fattibilità tecnica)

Dettagliato in seguito



- **Sintesi** dei **risultati** di strategicità e fattibilità tecnica per la **selezione** dei **programmi** di sviluppo con priorità di studio
- Possibilità di procedere con la programmazione di **approfondimenti tecnici ed economici** per i **programmi risultati prioritari**

Sistema di valutazione che non mette a confronto programmi afferenti a classi tassonomiche diverse

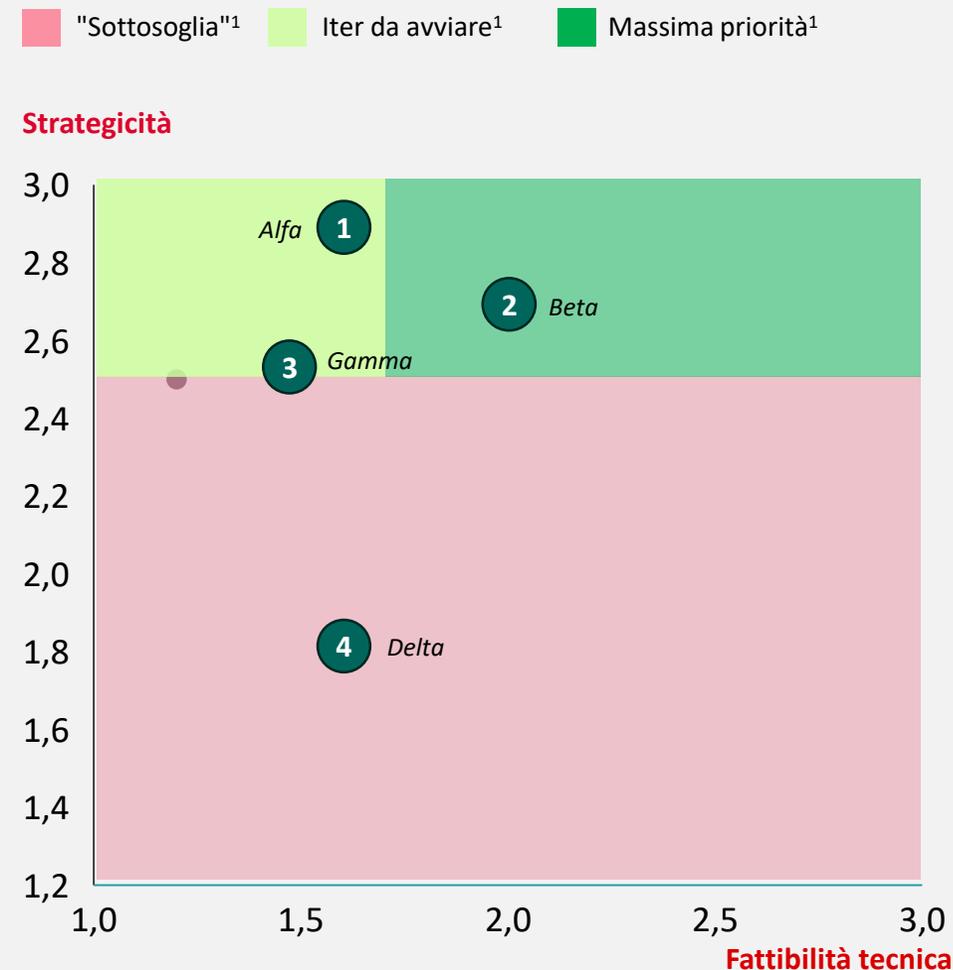
Risultati della metodologia per la selezione dei programmi di sviluppo

Indicazioni della priorità di approfondimento

1/2

- Definizione, all'interno di ogni classe tassonomica, di un **punteggio di strategicità** e di uno di **fattibilità** per ciascun programma di dettaglio valutato
- Costruzione della matrice di sintesi** tramite l'utilizzo dei punteggi di strategicità e fattibilità
- Suddivisione dei programmi in 3 categorie** per definire la **priorità** con cui avviare lo studio di dettaglio: (i) massima priorità, (ii) iter da avviare, (iii) sottosoglia

	Località/tratt a prevalente	Strategici tà	Fattibilità tecnica
1	Alfa	2.9	1.6
2	Beta	2.7	2.1
3	Gamma	2.5	1.5
4	Delta	1.8	1.6



1 Soglie definite in base alla media dei punteggi di strategicità e fattibilità tecnica

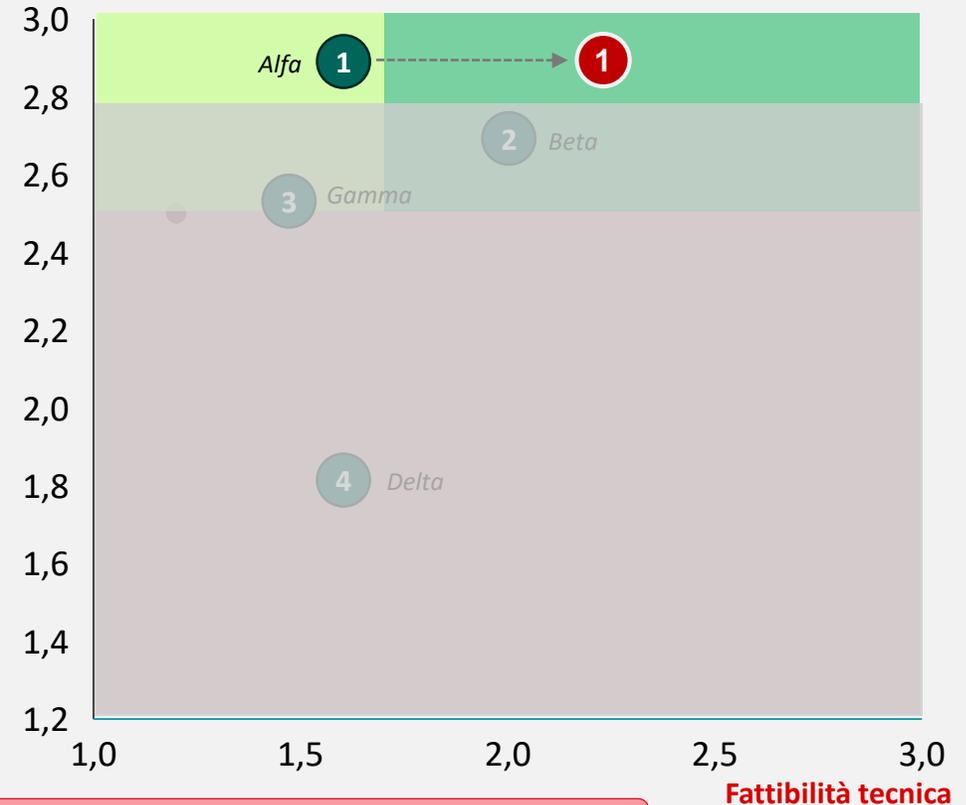
Risultati della metodologia per la selezione dei programmi di sviluppo

Indicazioni della priorità di approfondimento
2/2

- Lo strumento è **dinamico** e in grado di recepire **cambiamenti nel livello di dettaglio delle informazioni disponibili** (es., dettagli forniti dal richiedente), **modificando di conseguenza i risultati di strategicità/fattibilità tecnica**
- Ad esempio, l'inserimento nell'**Accordo Quadro e/o maggiori approfondimenti** nella progettazione possono aumentare il punteggio di fattibilità di "Alfa" modificando la priorità della richiesta risultante da "iter da avviare" a "massima priorità"

"Sottosoglia"¹ Iter da avviare¹ Massima priorità¹

Strategicità



Strumento dinamico per la revisione delle valutazioni sulla base di nuove informazioni

1 Soglie definite in base alla media dei punteggi di strategicità e fattibilità tecnica



Grazie