

RELAZIONE CONCLUSIVA
del
TAVOLO TECNICO DI ASCOLTO DI CUI AL PAR. 2.6 DEL PIR 2024

Allegati n. 21

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 2024 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 --- (di seguito: MIT) e gli “Stakeholder” (Imprese ferroviarie titolari di licenza, Regioni e Province Autonome, Soggetti titolari di Accordo Quadro, associazioni di categoria rappresentative di operatori economici coinvolti in attività commerciali, industriali e/o logistiche ivi compresi gestori/utilizzatori di raccordi allacciati all’IFN) al fine di efficientare le scelte nell’avvio degli investimenti e generare una pianificazione sinergica delle rispettive attività di competenza.

Nel 2024, con avviso su sezione dedicata del sito aziendale del 30/04/2024, 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 2024 e la documentazione di riferimento rendendola disponibile sul proprio sito web per almeno 5 anni.

Inquadramento

Nel 2024, con avviso su sezione dedicata del sito aziendale, RFI ha invitato gli Stakeholder ad avanzare le proposte nell’ambito del tavolo tecnico entro il **31/05/2024**.

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 avviso sul sito aziendale **Novità online** del 03/06/2024, RFI ha prorogato il suddetto termine al **07/06/2024**].

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 Accessori erogati sulla base di quanto stabilito dal 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 e potenziamento dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (ad. es. interventi di velocizzazione degli impianti, realizzazione binari di incrocio/precedenza, innalzamento marciapiedi, potenziamento dell'Informazione al Pubblico)
- **Esercizio**: inteso come miglioramento della gestione operativa e dell'esercizio ferroviario con impatti su regolarità e puntualità (ad es. soppressione PP.LL.)
- **Grande opera**: inteso come nuove realizzazioni con impatto significativo sulla domanda di trasporto (ad es. interventi di raddoppio/quadruplicamento, nuove linee)

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

- **Non recepitibile**: richieste non accoglibili per vincoli normativi/tecnici o fuori contesto;
- **Oggetto di approfondimento**: richieste risultate meritevoli di approfondimenti 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 MIT l'esito delle valutazioni preliminari con nota prot. RFI.DSPPECP20240001170_1 del 14/10/2024, RFI ha convocato singolarmente gli Stakeholder con i quali condividere e consolidare valutazioni preliminari in merito a proposte classificate "non recepitibile" e "già previsto" ovvero ai quali richiedere informazioni necessarie per procedere con successivi approfondimenti.

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

Le proposte manifestate nel 2024 e prime valutazioni

Nell'ambito del tavolo tecnico di ascolto svolto nel 2024 sono pervenute a RFI n. **416** proposte da parte di **21** Stakeholder.

Dalla valutazione di questo Gestore scaturisce la seguente classificazione: **327** richieste dovranno essere "oggetto di approfondimento", **65** richieste "già previste" nella programmazione di RFI e **24** 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	7	2	2	3	-	2	3	2
AdSP MAO	10	1	6	2	1	3	6	1
Captrain	7	-	1	6	-	-	5	2
DB Cargo Italia	1	-	1	-	-	-	1	-
InRail	3	2	-	1	-	1	2	-
Italo_NTV	4	-	4	-	-	-	2	2
MIR	5	5	-	-	-	1	2	2
Provincia Autonoma di Bolzano	1	-	1	-	-	-	1	-
Regione Abruzzo	2	-	1	-	1	-	2	-
Regione Autonoma	32	-	30	2	-	1	25	6

Friuli- Venezia Giulia								
Regione autonoma Valle d'Aosta	7	1	2	-	4	-	6	1
Regione Emilia- Romagna	2	-	-	2	-	-	2	-
Regione Lazio	4	-	-	-	4	-	4	-
Regione Liguria	2	-	2	-	-	-	2	-
Regione Lombardia*	31*	-	13*	3	15	-	29*	2
Regione Piemonte	2	-	-	2	-	-	2	-
Regione Puglia	1	-	1	-	-	-	1	-
Servizi Logistici Integrati	1	-	1	-	-	-	1	-
Trenitalia	287	86	131	64	6	16	227	44
Trieste Marine Terminal	5	2	2	-	1	-	3	2
TX Logistik	2	-	2	-	-	-	1	1
Totale	416	99	200	85	32	24	327	65

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 MIT.

**Regione Lombardia* ha presentato la proposta *ID 5* che si riferisce ad una linea su cui è presente un impianto in gestione ad altro G.I. e che dunque non è stata considerata nel conteggio indicato. Tale istanza è riportata in dettaglio nell'allegato di riferimento "Regione Lombardia".

Gli incontri per il feedback puntuale agli Stakeholder

Al fine di consolidare le valutazioni preliminari ed acquisire ulteriori elementi utili ai successivi approfondimenti, RFI ha convocato in video-collegamento i seguenti Stakeholder nei giorni riportati nella seguente Tabella:

STAKEHOLDER	DATA	ORA
Adriafer	18/10/2024	09:00
AdSP MAO	22/10/2024	10:00
Captrain	20/11/2024	10:00
InRail	21/11/2024*	10:00
Italo_NTV	19/11/2024	09:30
MIR	08/11/2024	14:00
Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia	28/10/2024	09:00
Regione Autonoma Valle d'Aosta	26/11/2024*	10:00
Regione Emilia-Romagna	15/10/2024	10:30
Regione Lombardia	08/11/2024	10:00
Regione Piemonte	13/11/2024	10:00
Regione Puglia	15/10/2024	15:00
Trenitalia	07/11/2024	09:30
Trieste Marine Terminal	30/10/2024*	09:00
TX Logistik	31/10/2024	11:00

*Le date indicate sono state oggetto di riprogrammazione, congiuntamente allo Stakeholder, rispetto a quelle precedentemente riportate sulla nota di convocazione RFLDSPPECP20240001161 del 10/10/2024.

Relativamente ad alcune delle **327** 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 ciascun incontro.

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 si colloca in un contesto più ampio che può essere così schematizzato.

Il processo di PIANIFICAZIONE infrastrutturale delinea una visione di medio-lungo periodo e partendo da una analisi del sistema della mobilità e della logistica, definisce gli obiettivi e le strategie.

Con riferimento alla pianificazione su scala europea dei trasporti, è la Commissione che stabilisce gli obiettivi e le strategie. si pensi al tema della transizione energetica, agli obiettivi della carbon neutrality negli orizzonti al 2030 e 2055 ed alle relative strategie di implementazione declinate in più documenti ¹.

Con riferimento alla scala nazionale è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che declina a livello di Paese gli obiettivi e le strategie di infrastrutturazione del settore ed in particolare della rete ferroviaria nazionale. Si segnalano in particolare il “Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci” del 29.04.2022 e gli “Allegati Infrastrutture” al Documento di Economia e Finanza che, ogni anno aggiornano il quadro strategico.

In coerenza con gli obiettivi e le strategie definite nel processo di PIANIFICAZIONE, la PROGRAMMAZIONE effettua la selezione delle opere e ne definisce le priorità al fine di utilizzare al meglio le risorse pubbliche, nel rispetto dei vincoli di spesa di Bilancio.

Lo strumento che definisce la programmazione dello sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria nazionale è il Contratto di Programma.

Pertanto, nel settore delle infrastrutture ferroviarie, il contesto in cui è inserita la programmazione degli investimenti può essere quindi così rappresentato:

¹ A titolo di esempio si cita “Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future” del 9.12.2020.

Dalla pianificazione alla programmazione

Investimenti sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale



Si ricorda che i principali atti normativi vigenti che regolano il rapporto tra il MIT e RFI sono:

- **L'Atto di Concessione** n.138 T del 31 ottobre 2000 con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affidato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. tutti i compiti e le attribuzioni connessi alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Gli aspetti economici e finanziari del rapporto concessorio tra il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria e lo Stato vengono disciplinati con il Contratto di Programma;
- Il **Decreto Legislativo del 15 luglio 2015 n. 112**, emanato in attuazione della direttiva 2012/34/UE (che ha abrogato il D. Lgs dell'8 luglio 2003 n.188) che all'art 15, "Rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato", dispone che i rapporti tra il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma, quest'ultimi con durata non inferiore a cinque anni.

Attraverso lo strumento del Contratto di Programma fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il concessionario/gestore - di durata non inferiore a 5 anni, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente - sono individuati i reciproci obblighi e disciplinate le modalità di finanziamento dello Stato per la gestione e lo sviluppo dell'infrastruttura.

Nel 2012, il CIPE (oggi CIPRESS) - con la deliberazione n. 4/2012 - ha richiesto la sottoscrizione di due distinti atti contrattuali, così articolati:

- il **Contratto per il Servizio di disponibilità della Rete (CdP-S)**, che disciplina le attività manutentive, sia ordinarie che straordinarie, nonché le attività di safety, security e navigazione ferroviaria prestate dal Gestore secondo standard concordati, con le relative coperture finanziarie per il periodo di riferimento;
- il **Contratto per la gestione degli Investimenti (CdP-I)**, che disciplina gli investimenti ferroviari da realizzare a cura del Gestore dell'Infrastruttura per lo sviluppo e l'adeguamento tecnologico della rete ferroviaria; nell'atto vengono contrattualizzati i singoli programmi/progetti di investimento e le relative fonti di finanziamento. Inoltre, viene fornito un quadro programmatico delle future esigenze finanziarie quale contributo alla predisposizione della Legge di Stabilità e di Bilancio. RFI è autorizzata ad assumere impegni contrattuali con terzi per la progettazione e la realizzazione di investimenti a valere sulle risorse di competenza iscritte nel CdP-I nella sezione delle opere finanziate.

Nei CdP è rappresentato tutto il portafoglio degli investimenti sulla rete nazionale sia per gli interventi in corso che quelli programmati secondo diversi orizzonti temporali, e sono pertanto ricomprese tutte le esigenze di investimento sulla rete ferroviaria nazionale che emergono su diversi tavoli:

- interventi indicati dalle Commissioni parlamentari di Camera e Senato in sede di approvazione del Contratto di Programma parte Investimenti e dei relativi aggiornamenti annuali;
- opere segnalate dagli stakeholders (Regioni, Province autonome, Imprese Ferroviarie, ...) nei seguenti ambiti:
 - processo di approvazione degli aggiornamenti annuali del Contratto di Programma ai sensi del art.15 comma 2 del Decreto Legislativo n. 112 del 15 luglio 2015;
 - tavolo tecnico di ascolto ai sensi del paragrafo 2.6 (ex 3.8) del Prospetto Informativo Rete 2022;
 - specifici protocolli d'intesa e accordi con EE.LL. e Terzi;
- opere ed ulteriori interventi di sviluppo infrastrutturale individuate dal Gestore: esigenze commerciali, efficientamento dei processi industriali, raccomandazioni/prescrizioni ANSFISA/DIGIFEMA e altre evoluzioni della normativa di settore, richieste del MIMS, ecc.;

- interventi richiesti da specifici provvedimenti di legge.

Inoltre, la programmazione dei CdP tiene conto delle esigenze previste negli Accordi Quadro con le Regioni per l'allocazione della capacità, di accordi territoriali sottoscritti e delle previsioni nei piani per la mobilità, nonché di quanto previsto nel Piano di Potenziamento della Capacità 2023 (ex D.lgs. 112/2015 art. 33).

Per ogni investimento è indicato il costo più aggiornato sulla base degli sviluppi progettuali ed è riportato il complesso dei finanziamenti disponibili, riferito ad una molteplicità di fonti comunitarie e nazionali, oltre che di RFI (autofinanziamento). Tra le funzioni assolve dai CdP c'è la allocazione delle risorse di alcuni capitoli della Legge di Bilancio che sono destinate al potenziamento della infrastruttura ferroviaria nazionale in forma indifferenziata. L'allocazione, che avviene in forma sinergica con gli altri finanziamenti che sono vincolati a specifici interventi, trova rappresentazione nelle tabelle contrattuali.

Solo a completamento dell'iter approvativo previsto dal D.L. 152/2021 e con l'entrata in vigore del Contratto di Programma o dei suoi aggiornamenti annuali le risorse finanziarie di competenza stanziata dai provvedimenti normativi generici diventano operative per RFI. Dopo la registrazione del Decreto interministeriale di approvazione del Contratto da parte della Corte dei Conti, l'Amministratore Delegato di RFI, può autorizzare, sulla base delle procedure interne di Società e di Gruppo, l'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti verso soggetti terzi, nell'ambito degli specifici progetti di investimento.

La progettazione e gli studi

A valle della PROGRAMMAZIONE si passa alla fase attuativa degli interventi, che prevede step procedurali e momenti autorizzativi diversi a seconda della natura delle opere.

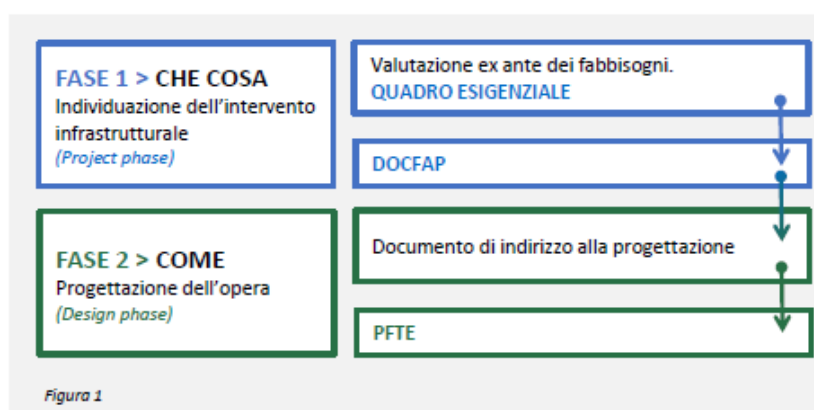
Per i **programmi di adeguamento della rete esistente**, che ricomprendono interventi a forte standardizzazione e che rispondono una stessa esigenza funzionale, la selezione dei singoli interventi da avviare avviene sulla base di criteri tecnici che tengono conto della strategicità e della fattibilità tecnica e, tipicamente, si procede direttamente al finanziamento dell'intero intervento (progettazione e realizzazione) compatibilmente con i finanziamenti complessivamente disponibili.

Per le **opere di sviluppo infrastrutturale** si autorizza la spesa per gli studi e si procede preliminarmente con la PROGETTAZIONE che, in materia di lavori pubblici si articola, secondo tre livelli di successivi approfondimenti tecnici.

Il nuovo codice degli appalti (D.Lgs. 36/2023) definisce nell'Art.41 i livelli delle fasi progettuali i cui

contenuti sono dettagliati nell'Allegato I.7. Il nuovo codice ha ridefinito i livelli di approfondimento progettuale eliminando il progetto definitivo e individuando il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) come livello sul quale avviare l'iter autorizzativo nonché la successiva attività negoziale. Il PFTE ha lo scopo di verificare la fattibilità tecnica dell'opera e costituisce lo sviluppo progettuale della soluzione che, tra le alternative possibili messe a confronto, presenta il miglior rapporto tra costi complessivi da sostenere e benefici attesi per la collettività.

Come meglio precisato dalle linee Guida del CSLLPP del luglio 2021 per le opere del PNRR e PNC, lo studio di un intervento o di una singola opera, condotto attraverso il PFTE come primo livello di approfondimento progettuale, avviene in due fasi: la prima si conclude con il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP), la seconda con il PFTE.



Il Quadro Esigenziale è lo strumento con cui effettuare la “Valutazione ex-ante dei Fabbisogni” e riporta:

- a) gli obiettivi generali da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento, con gli associati indicatori chiave di prestazione;
- b) i fabbisogni, le esigenze qualitative e quantitative del committente, della collettività o della specifica utenza alla quale l'intervento è destinato, che dovranno essere soddisfatti attraverso la realizzazione dell'intervento stesso.

Il DocFAP, redatto nel rispetto dei contenuti del quadro esigenziale, analizza le possibili soluzioni progettuali che possono riguardare anche l'ipotesi di non realizzazione dell'intervento, al fine di consentire un effettivo confronto comparato tra le diverse alternative individuando la soluzione che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività e per l'ambiente, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire.

Come già previsto dal precedente codice è confermato l'utilizzo del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DocFAP) come strumento per effettuare le valutazioni ex ante, al fine dell'inserimento dell'intervento negli strumenti programmatici e finanziari.

Tal approccio alla programmazione è stato meglio specificato nel “Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci” del 29 aprile 2022, in cui è stata formalizzata la necessità di definire un Piano degli studi (Quadri Esigenziali e DocFAP), che è stato riportato nell’Allegato 2 allo stesso Documento Strategico. Secondo quanto definito nel Documento Strategico: *“L’elenco degli studi ... da realizzare nel prossimo quinquennio, sarà rivisitato annualmente in occasione degli aggiornamenti annuali del CdP-Investimenti ed in occasione dell’aggiornamento del presente documento.”*

Nelle tabelle del Contratto di Programma Investimenti sono pertanto rappresentati solo gli investimenti che presentano, almeno per una fase funzionale, uno sviluppo progettuale che ne identifica la soluzione progettuale ne consente la quantificazione dei costi, quindi con un livello di approfondimento proprio del PFTE o superiore.

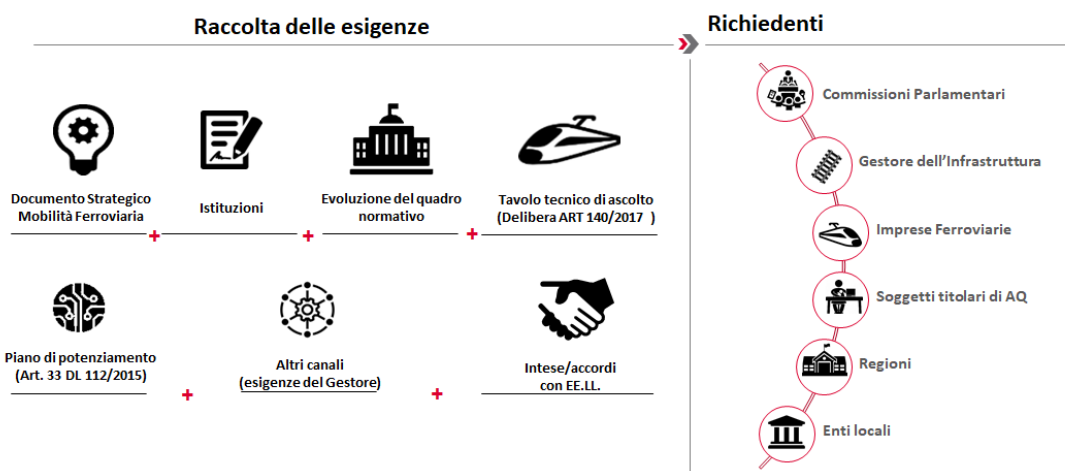
Gli studi, ossia le esigenze di investimento che si trovano in una fase precedente il PFTE, trovano rappresentazione nell’Appendice X alla Relazione Informativa del CdP-I con l’indicazione del titolo dell’esigenza e la fase di sviluppo progettuale raggiunta relativamente al Quadro Esigenziale ed al Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali. Sempre nell’Appendice X del CdP-I è riportato l’elenco delle esigenze di investimento per le quali è stato raggiunto il livello progettuale di PFTE e che quindi transitano nella sezione tabellare del Contratto.

Nel complesso le fasi che costituiscono la progettazione e l’attuazione di un investimento risultano essere schematizzate nella figura seguente:



Per lo sviluppo degli studi, nell’ambito del CdP-I è stato istituito un apposito “Fondo progettazioni, Collegio Consultivo Tecnico e salvaguardia” (rif. NA026) dedicato al finanziamento dei primi step progettuali dei nuovi interventi di sviluppo infrastrutturale.

Il processo di raccolta delle esigenze di sviluppo infrastrutturale parte dagli elenchi dei precedenti documenti di programmazione e con la ricognizione delle richieste formulate dai diversi richiedenti, che si schematizza di seguito:



Tutte le proposte analizzate sono oggetto di analisi tecnica e di valutazione ex-ante, secondo una metodologia che per le opere ferroviarie è stata definita nel documento “Linee guida operative per la valutazione dei progetti in ambito ferroviario” emesse dal MIT nel 2017 e dalle “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” del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 2021

Gli esiti degli studi sono trasmessi al MIT, ai sensi dell’art.4 comma 5 del CdP-I, che prevede l’obbligo per il Gestore dell’Infrastruttura di inviare al ministero:

- i Quadri Esigenziali per i soli interventi che necessitano di una condivisione
- i DocFAP completati, al fine di stabilire quale alternativa di intervento deve essere posta alla base delle successive fasi di progettazione.

Per gli investimenti dotati di risorse finanziarie sufficienti e per i quali le analisi prodotte nel DocFAP danno evidenza di una alternativa progettuale preferibile, RFI si riserva la facoltà di procedere entro un mese a dare seguito alle attività.

Dopo il coinvolgimento del MIT, nei casi previsti dalle norme è possibile avviare l’iter approvativo degli investimenti, che in alcuni casi prevede il dibattito pubblico, negli altri casi si provvede alla redazione del PFTE.

Per le esigenze di investimento che giungono ad una valorizzazione è possibile la rappresentazione del fabbisogno finanziario per la prosecuzione delle fasi progettuali e per la successiva fase di realizzazione.

Mediante il CdP-I si procede ad assegnare puntualmente alle iniziative prioritarie individuate i finanziamenti resi disponibili dalla finanza pubblica e a disciplinare i rapporti tra MIT e il soggetto attuatore.

Le proposte manifestate nell'ambito del tavolo di ascolto svolto nel 2024, sono inserite nell'elenco delle esigenze di investimento complessivamente derivanti dallo strumento di ascolto degli stakeholders per essere sottoposte ad un vaglio iniziale per definirne la fattibilità tecnica ed individuarne la priorità attuativa sulla base della valenza strategica. Successivamente le esigenze maggiormente meritevoli sono oggetto degli approfondimenti tecnici definiti dal Codice dei Contratti Pubblici. Dopo la redazione del Quadro Esigenziale viene verificata la necessità o meno di condividere il prosieguo delle analisi con il MIT. Completato questo primo step viene avviata la redazione del DocFAP che prevede la individuazione delle alternative progettuali ed il loro confronto sulla base di strumenti di valutazioni ex-ante (Analisi Costi Benefici, Analisi Multi Criteri, Analisi Costi Efficacia), finalizzati alla scelta della soluzione progettuale preferibile. Gli esiti del DocFAP saranno sottoposti all'attenzione del MIT al fine di verificarne la condivisione per l'avvio della PFTE, completata la quale è previsto l'inserimento nelle tabelle del CdP-I (eventualmente del CdP-S per gli interventi connessi alle attività ricorrenti sulla rete) al fine di manifestare il relativo fabbisogno finanziario e per individuare la futura copertura finanziaria nell'ambito degli aggiornamenti del Contratto di Programma.