

TRENITALIA S.P.A

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

In premessa preme evidenziare come l'attuale sistema di regole che disciplina i rapporti tra Gestore dell'Infrastruttura e Imprese Ferroviarie così come rappresentato nella bozza in consultazione del PIR 2023 vada riesaminato, indirizzando gli aspetti negoziali tra IF e GI verso logiche di maggiore reciprocità e di effettivo equilibrio tra rispettivi diritti e obblighi. Ci si riferisce in particolare:

- a) all'introduzione di specifiche soglie attinenti ad un "CAP" inteso come montante massimo ammissibile di degrado delle prestazioni rispetto all'offerta contrattualizzata correlato alle Variazioni in Corso di Orario disposte dal Gestore per esigenze connesse alle indisponibilità dell'infrastruttura, limite oltre il quale il degrado della prestazione è tale da pregiudicare la prestazione stessa imponendo una rinegoziazione delle condizioni contrattuali;
- b) all'introduzione di un nuovo criterio che, agendo su idonee classi di sconto da applicare alla componente B del pedaggio (*ability to pay*) riconduca in capo al Gestore l'onere del degrado della valenza commerciale dovuto alle riprogrammazioni di offerta per indisponibilità dell'infrastruttura. In base a tale approccio il Gestore potrebbe quantificare e definire ex ante gli oneri a proprio carico superando gli elementi di indeterminatezza connessi a logiche di compensation da applicare a piè di lista, riconoscendo così l'operatività di un principio che, *mutatis mutandis*, ha trovato, anche di recente, affermazione in altri comparti infrastrutturali e che pone correttamente in stretta e diretta correlazione livelli di qualità offerta e corrispettivo richiesto;
- c) a una migliore definizione degli obblighi in carico al Gestore laddove l'IF subisca degni al proprio servizio per problematiche di circolazione riconducibili in via prevalente al Gestore con una più incisiva calibrazione delle penali per i ritardi causati dal GI;
- d) a un più congruo bilanciamento delle tempistiche di processo nonché dei flussi di comunicazione tra le strutture tecniche delle IF e del GI laddove nella presente bozza di PIR si rileva una generalizzata contrazione delle tempistiche a disposizione dell'IF a fronte di un'estensione di quelle riservate al Gestore. Gli eventuali efficientamenti di processo ai quali la scrivente è senza dubbio interessata e pronta ad assicurare il proprio contributo, non possono prescindere, a vantaggio del cliente finale, da un coinvolgimento equilibrato di tutti gli attori coinvolti con modalità e termini idonei atti a garantire effettività al principio di partecipazione procedimentale.

i si riferisce in particolare ai seguenti aspetti:

Si segnala, inoltre, l'esigenza di una più snella articolazione dei format di richiesta di Accordo Quadro coerente con le informazioni di cui l'IF può realmente disporre all'atto della richiesta di nuovo AQ o sua integrazione/modificazione. Ci si riferisce in particolare alla necessità di prevedere anche per il segmento viaggiatori schemi ad orario e non esclusivamente a frequenza come prevede la proposta di codesto Gestore.

Si precisa, infine, che per quanto concerne il sistema tariffario, la Scrivente si riserva le opportune valutazioni a valle della pubblicazione da parte di RFI delle tariffe relative al nuovo periodo regolatorio 2022 –2026.

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
n. 2.8	<p><u>UTILIZZAZIONE DELLE LINEE AV/AC</u></p> <p>Con riferimento al testo vigente di seguito riportato <i>Questa parte del documento fornisce alcune indicazioni necessarie alla pianificazione dei servizi di trasporto sulle linee della rete AV/AC. A tale riguardo, premesso che le nuove linee AV/AC, sono caratterizzate da:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- velocità standard di linea 300 km/h;- sistema di sicurezza ERTM-S livello 2;- corrente di trazione 25.000 V corrente alternata; <p><i>si propone la seguente modifica al primo punto elenco:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- velocità standard di linea <u>superiore o uguale</u> a 300 km/h; <p>La modifica si ritiene necessaria al fine di tenere in considerazione l'ipotesi di un upgrade prestazionale delle linee AV/AC allo standard di servizio a velocità commerciale maggiore di 300 km/h che contribuirebbe ad un significativo miglioramento della funzionalità del sistema e ad un miglioramento della qualità del servizio, a beneficio dell'intero sistema.</p>
n. 3.3.1	<p><u>ACCORDO QUADRO</u></p> <p>a) Contenuti e durata Con riferimento al testo di seguito riportato</p>

	<p><i>Tenuto conto delle previsioni dell'articolo 23, comma 8, del d.lgs. 112/2015 e nei limiti di quanto ivi disposto, la modifica del termine di scadenza di un Accordo Quadro non è consentita. Un Accordo Quadro è rinnovabile una sola volta e solo previa espressa autorizzazione da parte di ART; detta autorizzazione deve essere presentata al GI unitamente alla richiesta di rinnovo secondo le tempistiche del par. 4.4.1.</i></p> <p>Si richiede che l'inserimento di detta modifica sia subordinato all'esplicitazione da parte dell'ART delle tempistiche di riferimento per l'espletamento della fase istruttoria a suo carico. Ciò al fine di garantire al richiedente, in una logica di trasparenza ed imparzialità, la necessaria certezza circa le tempistiche connesse all'intero processo di rinnovo degli Accordi Quadro, altrimenti soggetto ad una non sostenibile aleatorietà.</p> <p>b) Sottoscrizione e adempimenti successivi</p> <p>Al punto 2 viene ridotta la tempistica a favore delle IF per trasmettere l'accettazione dell'Accordo Quadro da 10 a 5 giorni solari dal ricevimento della proposta. Tale modifica non è accettabile in considerazione del fatto che le IF necessitano di un congruo lasso di tempo per poter verificare i termini della proposta nonché espletare gli eventuali passaggi decisionali con i preposti organi amministrativi aziendali (es. CdA).</p> <p>Si richiede pertanto di mantenere l'attuale formulazione.</p> <p>c) Variazioni di capacità</p> <p>Con riferimento al testo di seguito riportato</p> <p><i>Le variazioni in aumento nella misura sopra indicata potranno riguardare esclusivamente incrementi di periodicità della capacità già assegnata nell'Accordo Quadro e potranno essere accordate da GI previa verifica della disponibilità di capacità e del rispetto della quota massima assegnabile ai sensi del par.4.4.2.1.</i></p> <p>Si precisa che casistiche quali la collocazione in altra fascia oraria rispetto a quanto previsto nell'Allegato A dell'AQ spesso dovuta ad esigenze di ottimizzazione della capacità espresse dal Gestore dell'infrastruttura non devono in alcun modo costituire elemento di esclusione dal perimetro dei servizi ricompresi nell'AQ stesso.</p>
<p>3</p> <p>n. 3.3.2.1</p>	<p><u>Documentazione, Adempimenti e Tempistica per la stipula dei contratti tra GI e IF</u></p> <p>Con riferimento all'introduzione dell'obbligo di trasmettere a GI la copia autentica del Certificato di Sicurezza si ritiene tale onere ingiustificato in quanto la documentazione ufficiale è quella disponibile sul sito ERA e direttamente acquisibile da RFI. Alla luce di quanto sopra esposto – nella logica di evitare, in linea con le disposizioni in tema di procedimento amministrativo, un ingiustificato</p>

	<p>aggravamento delle attività a carico delle IF senza che ciò abbia alcuna reale utilità sulle valutazioni che il GI dovrà effettuare – si richiede di espungere la copia autentica del Certificato di Sicurezza dall’elenco della documentazione da presentare al Gestore.</p> <p>Nel caso in cui la presente osservazione non venisse accolta si chiede di eliminare il riferimento alla copia autentica prevedendo la presentazione di una copia “semplice”, anche in considerazione della possibilità per il GI di verificare la conformità del documento all’originale direttamente sul sito ufficiale dell’ERA.</p> <p>Si ribadisce la necessità che il GI debba impegnarsi a fornire la proposta contrattuale entro un termine compatibile con le attività di verifica di congruenza della documentazione oltre che con le tempistiche connesse ad eventuali deliberazioni attribuite ad organi amministrativi collegiali aventi delega in materia (esempio CdA). Tale osservazione è stata già avanzata in occasione dello scorso ciclo di consultazione e lo stesso Gestore ha riscontrato come segue:</p> <p>RFI richiede di ricevere l’accettazione sottoscritta 5 giorni prima dell’attivazione del servizio e concede, di regola, 5 giorni per l’esame del Contratto. Si ritiene pertanto che le tempistiche rispettino un principio di reciprocità e di ragionevolezza.</p> <p>Alla luce di tale risposta si chiede che la prassi di norma utilizzata, pari ad almeno 5 gg, sia esplicitata all’interno del PIR in modo tale che sia vincolante anche per il GI e non solo per l’IF.</p>
<p>Appendice 2 al Capitolo 3</p>	<p><u>Accordo Quadro Tipo</u></p> <p>Si richiede che il punto IV dell’Articolo 2 sia modificato come segue:</p> <p><i>“numero di tracce per fascia oraria distintamente per relazione, con indicazione della periodicità e della velocità commerciale media di riferimento;”</i></p> <p>Alla luce dell’esigenza più volte rappresentata dal GI tesa ad acquisire una visione il più possibile completa del modello industriale alla base della richiesta di AQ e tenuto conto delle ricadute decisive sulla sostenibilità commerciale dei servizi, si ritiene indispensabile che il contratto di Accordo Quadro relativo al segmento a mercato, preveda l’indicazione della velocità commerciale dei servizi, come già avviene per l’AQ dei servizi OSP.</p> <p>L’assenza di tale parametro implica infatti una inaccettabile indeterminatezza su uno dei principali driver per la valutazione della redditività di qualunque modello di offerta e incide in modo diretto sugli elementi di produttività dell’asset condizionando fortemente i volumi di produzione che l’operatore può erogare, e lasciando una indeterminazione di uno dei requisiti essenziali che qualificano l’oggetto del contratto stesso.</p>

5	<p>n. 4.2</p> <p><u>DESCRIZIONE DEL PROCESSO</u></p> <p>Nel presente paragrafo si prescrive all'IF di corredare la richiesta di tracce con alcuni elementi tra cui l'appartenenza di una traccia ad una "missione", definibile attraverso medesime O/D, stesse fermate, una frequenza di ripetitività nell'arco della giornata. La definizione del concetto di missione, come riportato nel paragrafo 2.7.1 del PIR comprende anche le tracce aventi origine e/o destino differente ma che presentino per una quota significativa del percorso le medesime caratteristiche di "missione". Tale specificazione recepiva parzialmente l'osservazione presentata al riguardo dalla Scrivente in occasione dello scorso ciclo di consultazione al PIR.</p> <p>Si chiede pertanto di adeguare coerentemente il testo del paragrafo 4.2 come di seguito proposto:</p> <p><i>All'atto della richiesta l'IF dovrà indicare:</i></p> <p><i>- l'appartenenza di una traccia ad una "missione", definibile secondo quanto riportato al paragrafo 2.7.1</i></p> <p>Inoltre, tra le informazioni aggiuntive da trasmettere al Gestore introdotte nella prima bozza di PIR 2023, si rilevano alcuni nuovi dettagli relativi all'offerta internazionale. In particolare ci si riferisce all'indicazione dell'O/D estera e del partner estero mediante il sistema Astro. A tal riguardo si osserva che tali informazioni sono già disponibili per RFI all'interno del sistema PCS, specificatamente dedicato alla richiesta tracce internazionali. Pertanto ridondare le stesse informazioni anche nel sistema ASTRO risulta un ingiustificato aggravio delle attività a carico dell'IF. Nondimeno si rappresenta che in uno spirito collaborativo, la Scrivente provvede ad inserire le richieste traccia internazionali oltre che nel sistema PCS anche in Astro. In quest'ultimo caso, l'apposizione del flag "prosegue su altra rete" a cura dell'IF consente a RFI di distinguere le tracce che si attestano sulla propria rete da quelle che proseguono verso l'estero. Non si ravvede la necessità per Codesto di Gestore di disporre nell'ambito del sistema Astro dell'indicazione dell'IF partner su rete estera, stante il fatto che il dato è comunque disponibile sul sistema PCS.</p> <p>Per quanto sopra esposto si richiede la rimozione di tale punto dall'elenco riportato nel presente paragrafo o eventualmente di circoscriverne la portata limitandolo ai soli casi di richieste tracce internazionali non veicolate via PCS ma esclusivamente via ASTRO e comunque facendo riferimento solo all'O/D estera e non al partner commerciale, informazione questa che non incide sulla graficazione e allocazione delle tracce.</p>
6	<p>n. 4.2.1</p> <p><u>Richieste di servizi di trasporto internazionale</u></p> <p>Si chiede di eliminare l'ultimo capoverso relativo all'obbligo di comunicare ad ART ai sensi dell'art. 24 del Decreto lgs. 112/2015 le richieste di servizi di trasporto passeggeri internazionali. Come noto tale obbligo è stato superato dall'aggiornamento del citato</p>

	decreto recepito nel PIR al paragrafo precedente (Nuovi servizi passeggeri – Obblighi di notifica) che include anche i servizi internazionali. Il capoverso di cui si chiede l'eliminazione sembrerebbe quanto meno superfluo posto che gli obblighi di comunicazione alle Autorità di Regolazione dei nuovi servizi che l'Azienda ferroviaria intende avviare sono già stabiliti dalla normativa e dal PIR indistintamente per tutti i servizi (ivi compresi quelli internazionali).
7	<p>n. 4.3</p> <p><u>Riduzioni di capacità</u></p> <p>Si propone di inserire un paragrafo sui piani di contingenza disciplinando le tempistiche, i ruoli, i budget RFI a copertura di eventuali costi per il risk management.</p>
8	<p>n. 4.3.2</p> <p><u>Informazioni date dal GI prima e durante la circolazione rispetto alle riduzioni di capacità</u></p> <p>Al punto 10 del presente paragrafo viene ridotta la tempistica riservata alle IF per il riscontro dei programmi d'indisponibilità. Tale modifica può essere sostenibile solo a condizione che venga esplicitato il termine di 10 giorni lavorativi. In alternativa si chiede di mantenere la formulazione attuale. La tempistica a favore dell'IF infatti non è in alcun modo ulteriormente comprimibile in ragione delle molteplici verifiche sia industriale che commerciali connesse ai programmi d'indisponibilità, e dato anche il considerevole aumento dei volumi registrato nel corso degli ultimi anni. Si chiede inoltre di eliminare il riferimento all'esclusione dall'applicazione delle penali di cui al par. 5.6.2.1.</p> <p>È pacifico infatti che, anche in caso di mancata risposta da parte dell'IF alla proposta di programma d'indisponibilità e conseguente applicazione del tacito assenso allo stesso, ciò non esime il Gestore dalla corresponsione delle penali di cui al par. 5.6.2.1</p> <p>Si fa presente, inoltre che la discrezionalità del Gestore rispetto alla produzione di Variazioni in Corso di Orario (VCO), per motivi riconducibili al GI stesso, deve essere contenuta entro limiti predeterminati che non comportino il degrado inaccettabile della prestazione stessa, al fine di consentire alle IF di poter fare ragionevolmente affidamento sul contenuto stesso e le prestazione definite dal Contratto di Utilizzo dell'Infrastruttura.</p> <p>Si propone di riformulare il punto 13 del presente paragrafo come segue:</p> <p>Il GI è tenuto a prevedere sempre l'emissione di VCO a seguito di una o più riduzioni di capacità programmate (non riconducibili a cause di forza maggiore), come previsto nel punto 9, nei seguenti casi:</p> <p>LP: ritardi >15'</p> <p>Regionale: ritardi > 5'</p> <p>Il ritardo programmato in caso di rallentamenti per lavori deve essere misurato tenendo conto dei soli allungamenti per lavori nel tratto di linea oggetto di rallentamento e conseguentemente valutando su ogni singolo treno anche l'effetto coda dovuto alle batterie di treni.</p>

	<p>In relazione a quanto previsto al punto 14 in caso di lavori urgenti per carattere di sicurezza, si chiede che il GI introduca un margine (ad esempio 7 gg) oltre il quale l'interruzione è a carico del GI ed RFI deve proporre VCO per recepire gli impatti dell'indisponibilità.</p> <p>Con riferimento alla seguente previsione di cui al punto 16:</p> <p><i>Il GI comunica alle IF, tramite la registrazione in PIC, ogni eventuale degrado dell'infrastruttura ferroviaria che possa generare una riduzione di capacità delle linee o degli impianti o che in generale procuri un rallentamento della circolazione dei treni</i></p> <p>se il degrado si protrae per più di 5 giorni, si propone che il GI formalizzi con PEC i tempi di completo ripristino della capacità o eventualmente di rientro nei margini che lo esonerano dall'obbligo di produrre VCO.</p>
9	<p>n. 4.4.1</p> <p><u>Tempistica per richiedere capacità ai fini dell'Accordo Quadro</u></p> <p>Si chiede di indicare nel prospetto delle scadenze le date esatte per ciascuna attività, avendo cura di assicurare la collocazione dei termini su giornate lavorative. Al fine di garantire una maggiore chiarezza sulle scadenze da rispettare si chiede pertanto di sostituire il timing che prevede i valori "X-..." con le date esatte, così come già avviene peraltro per gli altri timing del presente capitolo.</p> <p>Inoltre si ritiene opportuno che venga esplicitato con maggior dettaglio il contenuto delle attività svolte entro le scadenze previste, così come previsto nel successivo paragrafo relativo al processo annuale. In particolare deve essere espressamente previsto che la proposta fornita da GI entro X-10 deve riguardare tutti gli allegati dell'Accordo Quadro e non soltanto l'Allegato A.</p>
10	<p>n. 4.5.1</p> <p><u>Tempistica per richiedere tracce e servizi per l'orario 11 dicembre 2022 – 9 dicembre 2023</u></p> <p>In relazione al rilascio del Progetto Orario previsto il 4 luglio 2022 si chiede che le tracce accettate dall'IF (e pronte alla contrattualizzazione) siano immediatamente rese disponibili alla vendita e pertanto non ulteriormente modificabili dal GI con successivi aggiornamenti a meno di specifica condivisione con l'IF interessata.</p> <p>Inoltre si intende reiterare un'osservazione già presentata in occasione degli scorsi cicli di consultazione e relativa all'inserimento di un termine intermedio per le richieste tardive in modo tale da poter disporre in maniera anticipata di un rilascio di progetto Orario precedente a quello definitivo di novembre. L'argomentazione riportata dal GI, secondo cui <i>"L'attuale dicitura del paragrafo spinge maggiormente ad un comportamento virtuoso delle IF che sono indotte a minimizzare le richieste tardive nel segmento OA e quindi a</i></p>

	<p><i>programmare con più anticipo la loro offerta al fine di non incorrere nel temuto disallineamento dei sistemi di vendita” non risulta condivisibile. Le IF infatti ricorrono alle richieste tardive (e relative conseguenze negative sul time to market) solo nel caso in cui non dispongono alla scadenza per la richiesta traccia di aprile di idonee informazioni per poter formalizzare tali richieste <i>on time</i>. Pertanto fornire con la medesima tempistica i ritorni su richieste avanzate ad immediato seguito della scadenza di aprile e quelle presentate in prossimità della scadenza di ottobre disincentiva la pianificazione anticipata delle richieste tardive peggiorando la qualità della progettazione dell’Orario anche dal punto di vista del Gestore. Si chiede pertanto di riconsiderare la richiesta di prevedere il rilascio di una prima tranche di richieste tardive in occasione del progetto Orario di SAL di ottobre.</i></p>
11	<p>n. 4.5.3.1</p> <p><u>Tempistica per richiedere tracce e servizi per l’adeguamento intermedio</u></p> <p>Nel timing ivi riportato si evince la contemporaneità della scadenza delle richieste tardive con il rilascio del Progetto Orario definitivo per l’ambiente Adeguamento Giugno. Si chiede, pertanto, di verificare che ciò non si traduca nell’impossibilità di utilizzare il sistema ASTRO-IF nei giorni immediatamente antecedenti alla consegna del PO definitivo suddetto e, quindi, di non poter avanzare le richieste tardive negli ultimi giorni disponibili nel rispetto della scadenza prevista.</p> <p>Qualora dovesse sussistere tale problematica, si chiede di posticipare la scadenza delle richieste tardive di un numero di giorni lavorativi pari a quelli di inagibilità del sistema ASTRO-IF.</p> <p>Inoltre, rimanendo sempre nell’ambito delle richieste tardive avanzate per l’adeguamento intermedio, si richiede di schedulare un ulteriore Progetto Orario nella prima settimana di maggio per consentire all’impresa di adeguare con un congruo anticipo i propri sistemi d’informazione e vendita per la mobilità estiva. Tale progetto orario dovrebbe contenere una prima tranche di richieste tardive (es. le richieste avanzate entro la scadenza delle osservazioni al primo progetto orario).</p>
12	<p>n. 4.5.3.2</p> <p><u>Tempistica per richieste in corso d’orario</u></p> <p>Il GI propone l’ampliamento dei tempi di anticipo con cui le IF possono chiedere le tracce in corso d’orario. Di fatto RFI richiede circa il 20% di anticipo in più e si impegna a restituire l’eventuale rifiuto nel 20% del tempo in più. Riteniamo che non sia equilibrato verso le IF e peggiorino in particolare le capacità delle IF di cogliere le sfide del mercato di essere ancora più tempestive rispetto ad oggi.</p> <p>Il GI chiede anche di anticipare da 10 a 12 giorni lavorativi i trasporti / data per charter e corse prova peggiorando significativamente la capacità di Trenitalia di rispondere positivamente a questa tipologia di trasporti.</p> <p>Infine, il GI aggiunge un nuovo vincolo di formale alle IF per accettazione delle tracce proposte con tempistiche molto sfidanti ed addirittura di 24h per accettazione tracce rilasciate per charter e corse prova.</p>

	<p>L'esperienza operativa maturata ci mostra quanto sia necessario aumentare la velocità nel rispondere alle richieste di trasporti provenienti dal mercato senza dover ricorrere alla gestione operativa che crea nocumento all'intero sistema ferroviario.</p> <p>Per tutte queste considerazioni chiediamo che i tempi di anticipo per le richieste delle VCO non siano aumentati e che il vincolo di 24h per accettare le tracce di corsa prova e charter sia espressa come tutti gli altri vincoli in giorni lavorativi e diventi almeno 2 giorni lavorativi.</p>
13	<p>n. 4.5.4.1</p> <p><u>Processo di armonizzazione</u></p> <p>Si intende ribadire la richiesta già avanzata in occasione dello scorso ciclo di consultazione al PIR e relativa alla necessità di considerare, ai fini dell'applicazione dei margini di flessibilità, non solo l'orario di partenza del treno e ma anche quello di arrivo. Si reputa infatti che le argomentazioni addotte da RFI per giustificare il rigetto della proposta in questione non siano del tutto esaurienti. Si richiede pertanto un approfondimento congiunto le cui evidenze saranno riportate ai Committenti dei servizi OSP.</p>
14	<p>n. 4.9.3.1</p> <p><u>Comunicazione delle esigenze di capacità</u></p> <p>Nel presente paragrafo non sono esplicitate le modalità attraverso le quali le IF comunicano le esigenze di capacità al Gestore, né quali sono le informazioni di dettaglio con cui connotare la richiesta. Si richiede che per ambo gli aspetti vengano consultate le IF al fine di definire il nuovo flusso informativo in vista della scadenza di dicembre 2022.</p>
15	<p>n. APPENDICE AL CAPITOLO 4</p> <p><u>Accordo Quadro servizi di trasporto viaggiatori</u></p> <p>Nel mondo dei servizi viaggiatori possiamo individuare due differenti tipologie di trasporti, quelli cosiddetti "a frequenza", cioè quei servizi cadenzati con frequenza bioraria, oraria, semioraria, ecc ed i servizi programmati "ad orario" caratterizzati da frequenze giornaliere basse e posizionati nelle fasce orarie di maggior interesse per i viaggiatori. All'interno di uno stesso business si possono avere sia servizi programmati a frequenza che servizi programmati ad orario, per esempio nel segmento regionale, gran parte dei servizi che collegano le aree metropolitane o primari centri urbani rientrano nella prima categoria, mentre servizi regionali su linee secondarie sono spesso caratterizzati da collegamenti non necessariamente cadenzati.</p> <p>La modalità di rappresentazione della capacità Quadro più idonea dipende proprio dalla frequenza del servizio, nel caso di servizi viaggiatori cadenzati, il modello a fasce orarie proposto per il segmento viaggiatori risulta appropriato, mentre nel caso di offerta ad orario, quale ad esempio quella relativa ad alcune rotte Intercity o al segmento Notte risponde meglio la modalità di rappresentazione denominata Accordo Quadro servizi di trasporto merci.</p> <p>Alla luce delle considerazioni sopra esposte e al fine di agevolare sul piano operativo le attività delle IF, si ritiene opportuno che le stesse siano libere di utilizzare il format corrispondente al contenuto della richiesta che intendono formulare e non siano invece</p>

obbligate ad utilizzare un format predeterminato indipendentemente dalle caratteristiche del proprio servizio e definito a priori in base al segmento di mercato di appartenenza.

In linea con il principio generale divieto di aggravamento del procedimento, si ritiene che la tabella sulle caratteristiche del materiale rotabile vada compilata solo nel caso di utilizzo di materiale rotabile non ancora omologato, negli altri casi il GI dispone già delle informazioni di dettaglio circa le caratteristiche tecniche del materiale rotabile. Per quanto riguarda l'impiego dei diversi asset, il campo relativo andrebbe più utilmente collocato nei prospetti descrittivi del modello di servizio (si veda la proposta in calce). Quanto infine alla richiesta di poter disporre delle informazioni relative al modello industriale, ad esempio i turni lineari, si precisa che le stesse debbano essere facoltative infatti in fase di richiesta di Capacità Quadro le informazioni disponibili sono tali che non permettono l'elaborazione di turni del materiale rotabile in forma lineare, visto che gli orari di arrivo e partenza dei servizi non rientrano tra i dettagli che qualificano la capacità Quadro.

Infine, si richiede di prevedere in un'unica tabella l'indicazione della capacità quadro con le relative caratteristiche e soprattutto con la specificazione della missione a cui ciascuna relazione appartiene

Missione:			Velocità di impostazione	Località rispetto alla quale viene calcolata la fascia		Fascia oraria della capacità Quadro							Capacità giornaliera	Capacità annua
Nome Missione	RELAZIONE	FERMATE	VEL	Materiale	Stazione	oraria di partenza della capacità Quadro	4	5	6	7	24		
FR FAST	NA C.LE-TO PN	NA C.LE - RM T.NI - MI C.LE - TO PS- TO PN	300	ETR500	RM								2	104
FR FAST	NA C.LE-MI C.LE	NA C.LE - RM T.NI - MI C.LE	300	ETR500	RM								6	312
FR FAST	RM T.NI-TO PN	RM T.NI - MI C.LE - TO PS- TO PN	300	ETR500	RM				5				6	312
FR FAST	RM T.NI-MI C.LE	RM T.NI - MI C.LE	300	ETR5000	RM					7			2	104
FR FAST			300	ETR500	RM		0	1	1	...	0		16	832

Periodicità settimanale della capacità Quadro

Capacità Quadro per canale e fascia oraria

16	<p>n. 5.5.2</p> <p><u>Fornitura informazioni complementari</u></p> <p>Per quanto riguarda le tempistiche relative alla formalizzazione al Gestore delle richieste di annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori si propone di ridurre l'anticipo con il quale l'IF deve presentare tali richieste al fine di consentire il tempestivo aggiornamento delle informazioni alla clientela. Si propone quindi di riformulare il testo come segue:</p> <p>Le richieste di annunci sonori, messaggi visivi e avvisi ai viaggiatori, devono pervenire a RFI secondo le specifiche definite nel MAS e nel MAV con un anticipo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - almeno 5 3 giorni lavorativi per Annunci Sonori e Messaggi Visivi, - almeno 10 2 giorni lavorativi solari per gli Avvisi ai Viaggiatori, <p>nel secondo caso la riduzione rispetto al termine proposto dal GI è più marcata in quanto RFI deve solo effettuare l'operazione di affissione e non deve condividere con soggetti terzi il contenuto o la forma.</p> <p>Le tempistiche proposte sono inoltre in linea con la prassi vigente e tengono conto della natura delle attività in carico al Gestore, limitate al mero recepimento e riproduzione dei testi definiti nel loro contenuto dall'IF.</p> <p>In questo quadro, il riferimento a una o due settimane lavorative risulta eccessivo e sproporzionato rispetto alle attività effettivamente in carico.</p>
17	<p>n. 5.6.2.1</p> <p><u>Penali in caso di inosservanza degli obblighi informativi/ responsabilità di GI</u></p> <p>Si chiede di prevedere al punto a) che le penali vengano corrisposte in caso di inosservanza degli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2-11 così come già modificato nel paragrafo 4.3.2 all'ultimo capoverso:</p> <p><i>"Relativamente alle conseguenze economiche per eventuale inosservanza degli obblighi di cui ai punti 2-101 da parte del GI si rimanda al par. 5.6.2.1."</i></p> <p>Tale formulazione incontra l'esigenza più volte espressa dalla Scrivente di includere il punto relativo all'emissione delle VCO tra quelli ammessi alla richiesta di penali in quanto la definizione dei provvedimenti di VCO costituisce il vero parametro rilevante per il cliente finale in quanto è solo a partire dalla disponibilità delle stesse che l'IF può aggiornare i sistemi di informazione e vendita.</p>
18	<p>n. 5.6.2.2</p> <p><u>Penali per i ritardi causati dal Gestore dell'infrastruttura</u></p> <p>Come noto, l'attuale normativa inerente ai diritti del viaggiatore impone alle IF meccanismi risarcitori non solo rispetto ai ritardi maturati a destino, ma anche per quelli che si determinano nel corso del viaggio. Per tenere conto di tale aspetto e rendere più congrua</p>

	<p>la capacità compensativa della penale di circolazione rispetto all'onere effettivamente sostenuto dalla IF si chiede di rivedere i livelli di penale in carico al GI per il segmento passeggeri secondo la seguente articolazione:</p> <p>a) 70% del costo della traccia per i ritardi compresi tra 60' e 119';</p> <p>b) 100% del costo della traccia per i ritardi pari o superiori a 120';</p>
n. 5.6.5	<p><u>Incentivi e sconti sul pedaggio</u></p> <p>Come più volte rappresentato dalla Scrivente, risulta fondamentale prevedere una forma di compartecipazione del Gestore quale correttivo diretto a compensare le IF della riduzione dei livelli di qualità del servizio (come nel caso di tracce che incorrono in degradi dell'infrastruttura ferroviaria derivanti da attività di manutenzione della rete). L'attuale configurazione del PIR non prevede, infatti, penali a carico del Gestore nei casi in cui le tracce subiscano delle modifiche a seguito di lavori infrastrutturali, i quali possono comportare – a titolo esemplificativo, ma non esaustivo – una perdita di fermate o un allungamento dei tempi di percorrenza con ricadute negative sull'appetibilità commerciale delle medesime.</p> <p>Tali circostanze di degrado della qualità della rete, in alcun modo imputabili alle imprese ferroviarie, determinano infatti un peggioramento anche del servizio offerto ai viaggiatori dall'operatore di trasporto, sul quale possono anche gravare costi ed oneri ulteriori a fronte di un mancato raggiungimento degli <i>standard</i> qualitativi del servizio, previsti anche dal perimetro regolatorio, e per ciò verosimilmente passibili di provvedimenti da parte delle Autorità di regolazione competenti.</p> <p>Di fatto, in tale contesto, le imprese ferroviarie si troverebbero a pagare un pedaggio parametrato sull'ordinario livello di prestazione atteso dalla rete, ma non allineato all'effettiva disponibilità della stessa, implicando, da ultimo, per l'impresa ferroviaria la prestazione di un servizio inferiore rispetto agli <i>standard</i> di qualità previsti e contrattualizzati. In tal senso, risponde a criteri di adeguatezza e ragionevolezza prevedere un diretto collegamento tra il degrado della rete infrastrutturale, imputabile al GI, e la qualità del servizio offerto alla clientela/utenza dal vettore ferroviario, che si sostanzia in una riduzione/sconto del pedaggio afferente alla componente B da parte del GI, secondo una impostazione fatta propria – seppure in altri settori di gestione delle infrastrutture - da parte delle Autorità di regolazione.</p> <p>In considerazione di ciò, si intende richiamare integralmente il contenuto della nota presentata dalla scrivente lo scorso 28 aprile 2021 (TRNIT-DPI\P\2021\0019868) – e non ancora riscontrata da codesto Gestore – con la quale è stato proposto un meccanismo che tenesse conto del degrado commerciale delle tracce impattate dai lavori e basato sull'applicazione di opportune forme di sconto di pedaggio stabilite <i>ex ante</i> e volte a compensare la minore <i>ability to pay</i> della traccia. Di tale circostanza appare opportuno tenere conto anche alla luce della rideterminazione delle tariffe del secondo periodo regolatorio.</p>

20	<p>n. APPENDICE AL CAPITOLO 5 Parte 5b</p>	<p><u>Rendicontazione</u></p> <p>Quanto all'introduzione di una tempistica di presentazione di eventuali rettifiche da parte delle IF alle tracce/servizi rendicontati, si propone di estendere il termine da tre a sei mesi solari successivi a quello di disponibilità dei dati sui sistemi.</p>
21	<p>n. APPENDICE AL CAPITOLO 5 Parte 5d</p>	<p><u>Sistema di Garanzia dei Livelli Minimi di Qualità dei Servizi Forniti, Documento metodologico per la determinazione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti e delle penali correlate</u></p> <p>Con riferimento alla presente appendice si intende in questa sede richiamare integralmente le osservazioni presentate dalla Scrivente nell'ambito delle apposite consultazioni (note TRNIT-DPI\P2020\0011825 e TRNIT-DPI\P2021\0024463) non già recepite nel testo finale. In particolare, rispetto ai servizi di parking, platee di lavaggio, rifornimento idrico, impianto fisso di scarico reflui, preriscaldamento e climatizzazione REC si ribadisce che l'onere dell'inserimento nel sistema PIC Consuntivare servizi impianto deve ricadere sul GI e non sull'IF che segnala il guasto. Qualora accolte, si chiede che tali modifiche siano recepite anche nel primo aggiornamento utile del PIR 2022.</p>
22	<p>n. 6.2.4</p>	<p><u>Informazioni date dalle IF prima e durante la circolazione</u></p> <p>Il testo del presente paragrafo è stato modificato da RFI inserendo in aggiunta a quanto già previsto la fornitura a RFI da parte delle IF di informazioni relative ai servizi a bordo treno, in particolare dell'ubicazione della vettura adibita ai servizi per le PRM. Si chiede di mantenere la formulazione vigente eliminando tale riferimento.</p>
23	<p>n. 6.3.3.2.6</p>	<p><u>Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di soggetto estraneo alla causa d'ingombro</u></p> <p>Per maggior chiarezza si richiede di modificare il titolo del paragrafo come segue:</p> <p><u>Tariffa per lo sgombero dell'infrastruttura in caso di impiego di mezzi di trazione di soggetto estraneo alla causa d'ingombro</u></p> <p>Nel presente paragrafo viene disciplinata la modalità in cui avviene il pagamento dovuto all'IF che effettua l'intervento di sgombero causato da GI o da altra IF.</p> <p>Al fine di semplificare la procedura vigente che vede ricadere sull'IF chiamata ad effettuare lo sgombero l'onere di produrre una nota spese a carico di terzi e con lo scopo di rendere trasparenti e noti ex ante i costi dell'intervento, si propone di riformulare il testo vigente prevedendo la seguente modalità:</p>

	<p>RFI certifica la durata dell'intervento attraverso PIC (ora inizio-fine evento anomalo), poi provvede di sua iniziativa a trasmettere la documentazione all'IF responsabile dell'evento e che sarà tenuta al pagamento nei confronti di GI. Tale ultimo, ottenuto il pagamento dell'IF responsabile dell'evento, provvede a rifondere il soggetto intervenuto.</p> <p>In tal senso, TI propone che la tariffa comprensiva di locomotiva e personale di macchina sia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Locomotiva Elettrica: 494 €/ora + 602 €/intervento • Locomotiva Diesel: 415 €/ora + 1060 €/intervento <p>(Tariffe aggiornate al 2021 e utilizzate per l'emissione delle fatture relative agli interventi del 2020-2021 causa GI o altra IF)</p>
24	<p>n. 6.3.3.2.7</p> <p><u>Nuova modalità di effettuazione delle attività di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati</u></p> <p>Si chiede di prevedere appositi Service Level Agreement (tempi di intervento ecc) al fine di garantire adeguati livelli di qualità del servizio offerto.</p> <p>Inoltre si ritiene opportuna una preventiva fase di verifica congiunta degli standard prestazionali del nuovo modello di soccorso al fine di verificarne l'effettiva idoneità in considerazione del suo impatto sui livelli di soddisfazione della clientela.</p>
25	<p>n. 7.3.2.3</p> <p><u>Caratteristiche degli impianti</u></p> <p>Con riferimento al passaggio: <i>“Le Imprese Ferroviarie passeggeri trasmettono, entro il mese di febbraio di ogni anno, i dati relativi al numero dei viaggiatori saliti e discesi per ciascuna delle stazioni/fermate passeggeri in cui effettuano servizio commerciale in termini di totale mensile (valori per ogni mese) e di media giornaliera feriale e festiva relativa ai mesi di novembre e luglio. I dati sono trasmessi all'indirizzo pec rfi-dce@pec.rfi.it. Il GI garantisce la riservatezza dei dati commerciali forniti ai sensi della pertinente normativa vigente”</i>, si ritiene di non poter condividere tale richiesta, tenuto conto dell'assenza – nella disciplina normativa e regolatoria relativa, tra l'altro, agli impianti di servizio – di un obbligo così puntuale in capo alle IF, considerata peraltro la natura riservata e a forte rilevanza strategico-commerciale dei suddetti dati. Tale richiesta – oltre a gravare le IF di un onere non giustificato, appare sproporzionata rispetto alle finalità a cui è preordinata che non risultano sufficientemente chiare e comunque perseguibili disponendo di dati con un grado di dettaglio nettamente inferiore.</p>
26	<p>n. 7.3.2.5</p> <p><u>Diritti e obblighi di GI e imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari</u></p>

	<p>Come noto a codesto GI, Trenitalia eroga, nell’ambito dei contratti di servizio con gli Enti Affidanti, i servizi passeggeri di interesse regionale. La delibera ART n. 106/2018 ha da tempo fissato le misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi. In occasione di specifico procedimento, l’ART ha contestato a Trenitalia un’ipotesi di violazione della misura 3.2, lett c) della delibera n. 106/2018, nella parte in cui prevede che, nelle stazioni in cui non è presente una biglietteria o un’emettitrice self service funzionante, il gestore del servizio debba rendere noto ai viaggiatori, distanza, indirizzo ed orari di apertura degli eventuali punti vendita convenzionati più vicini attraverso almeno due canali gratuiti di cui uno accessibile agli utenti non utilizzatori del web, nonché all’articolo 9, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1371/2007, in base ai quali per ciascuna stazione impresenziata, vale a dire quelle “in cui non sia presente una biglietteria o un’emettitrice self service funzionante”, il gestore del servizio è tenuto ad indicare “distanza, indirizzo ed orari di apertura degli eventuali punti vendita convenzionati più vicini”.</p> <p>Come altrettanto noto a codesto Gestore, il segmento regionale di Trenitalia copre un network di oltre 600 stazioni/fermate sprovviste di biglietteria, anche self service "full", oltre che sprovviste di un punto vendita terzo entro i 350 metri, nonché circa 350 stazioni/fermate dotate di almeno un punto vendita terzo entro i 350 metri; per il complessivo collettivo riferito, Trenitalia veicola l’informazione di tipo tradizionale, richiesta dall’ART, attraverso l’affissione di locandine ai passeggeri, nei punti di transito o parimenti visibili, ma in genere ove possibile. Questo tipo di modalità, come intuibile, è soggetta a frequenti atti vandalici; per porre rimedio a ciò, le Direzioni territoriali della Direzione Regionale di Trenitalia sostengono notevoli costi per assicurare il costante monitoraggio delle locandine attraverso ripetuti sopralluoghi nel corso dell’anno.</p> <p>Ciò doverosamente riepilogato, al fine di abbattere l’incidenza del rischio anzidetto, nell’interesse dei passeggeri e nel rispetto delle prescrizioni normative e regolatorie sopra richiamate, Trenitalia chiede a codesto GI di voler considerare le bacheche del GI presenti nelle stazioni/fermate impresenziate come spazio regolato (in tutto o in parte), secondo il principio di strumentalità dello spazio all’attività di trasporto declinato dalla delibera 130/2019, nella fattispecie rinvenibile nelle informazioni pre-viaggio enunciate dalla Misura 3 della delibera 106/2018.</p>
<p>Appendice 1 al capitolo 7</p>	<p><u>“Contratto tipo per messa in disponibilità di spazi funzionali all’installazione di Emettrici automatiche di bigliettazione ferroviaria e/o desk informativi mobili e/o Obliteratrici nella stazione ferroviaria di.....(aggiornamento dicembre 2021)”</u></p> <p>Art. 10 “Allestimento dell’area e manutenzione”</p> <p>Con riferimento al passaggio <i>“Qualora l’intervento di ripristino comporti l’inibizione prolungata degli Spazi, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione degli Spazi con altri idonei ed equivalenti, a suo insindacabile giudizio”</i>, tale ultima espressione sembra determinare una situazione di ingiustificato squilibrio nel rapporto tra IF e GI, che si porrebbe in una posizione</p>

	<p>di sovra-ordinazione rispetto alla prima senza alcuna forma di possibile bilanciamento degli interessi. Allo scopo di evitare il rischio di una soggezione delle IF a forme di discrezionalità incondizionate, si ritiene che ogni eventuale soluzione debba essere valutata congiuntamente all'IF nel rispetto dei principi generali di partecipazione al procedimento.</p> <p>Si richiede pertanto di eliminare tale inciso e rimodulare il testo come di seguito indicato <i>“Qualora l'intervento di ripristino comporti l'inibizione prolungata degli Spazi, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione degli Spazi con altri idonei ed equivalenti, consultata in merito l'Impresa Ferroviaria interessata”</i>.</p> <p>Art. 11 “Sostituzione o modifiche degli spazi in concessione”</p> <p>Con riferimento al passaggio <i>“In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione, manutenzione ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, RFI, con un preavviso non inferiore a 5 giorni, potrà richiedere all'IF la temporanea disattivazione delle Emettitori/Desk/Obliteratrici ovvero la temporanea o definitiva sostituzione degli Spazi assegnati con altri ritenuti da RFI, a suo insindacabile giudizio, equivalenti”</i>, si evidenzia che il termine di 5 giorni risulta eccessivamente stringente e in contraddizione con la natura delle attività di riqualificazione/manutenzione, per le quali si configura necessaria una preventiva pianificazione da parte del GI.</p> <p>In considerazione di quanto sopra esposto, si propone di aumentare suddetto preavviso a 60 giorni o, in caso di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, a 30 giorni.</p> <p>Relativamente alla formula <i>“a suo insindacabile giudizio”</i>, – analogamente a quanto già esposto nelle osservazioni al precedente articolo – tale espressione sembra determinare una situazione di ingiustificato squilibrio nel rapporto tra IF e GI, che si porrebbe in una posizione di sovra-ordinazione rispetto alla prima senza alcuna forma di possibile bilanciamento degli interessi. Allo scopo di evitare il rischio di una soggezione delle IF a forme di discrezionalità incondizionate, si ritiene che ogni eventuale soluzione debba essere valutata congiuntamente all'IF nel rispetto dei principi di partecipazione al procedimento.</p> <p>Si richiede pertanto di rimodulare il testo come di seguito indicato: <i>“In caso di esigenze connesse alla realizzazione di progetti di riqualificazione e manutenzione, RFI, con un preavviso non inferiore a 60 giorni, ovvero in presenza di comprovate esigenze connesse all'esercizio ferroviario, con un preavviso non inferiore a 30 giorni, potrà richiedere all'IF la temporanea disattivazione delle Emettitori/Desk/Obliteratrici ovvero la temporanea o definitiva sostituzione degli Spazi assegnati con altri ritenuti da RFI equivalenti, consultata in merito l'Impresa Ferroviaria interessata”</i>.</p>
<p>Appendice 2 capitolo 7</p>	<p>“Contratto tipo per la messa in disponibilità di locali da adibire alla bigliettazione ferroviaria/accoglienza clienti nella stazione ferroviaria di...”</p> <p>Art. 11 “Manutenzione”</p>

Con riferimento al passaggio: *“L’Immobile deve essere mantenuto con cura e diligenza dall’IF che ne deve garantire a propria cura e spese la funzionalità, il decoro, e le riparazioni di piccola manutenzione di cui all’articolo 1609 c.c. nonché, **in deroga a quanto previsto dall’articolo 1576 c.c.**, devono essere eseguite a cura e spese dell’IF le innovazioni imposte per legge e la manutenzione straordinaria con esclusione dei lavori di manutenzione straordinaria relativi alle parti strutturali dell’edificio”*, si evidenzia che non si rileva alcun fondamento giustificativo nella deroga all’art. 1576 c.c., richiedendo, conseguentemente, di ripristinare il testo originario, di seguito riportato: *“L’Immobile è concesso in uso nello stato di fatto in cui si trova; ogni intervento di adeguamento alla normativa vigente e/o di adattamento alla destinazione d’uso prevista e/o di manutenzione ordinaria è a totale cura e spese di RFI, fatta eccezione degli interventi richiesti dall’IF per proprie specifiche esigenze; tali interventi saranno disciplinati ai sensi del precedente art. 7. Gli interventi di manutenzione straordinaria dell’Immobile sono a cura e spese di RFI.”*

Con riferimento al passaggio: *“Qualora l’intervento di ripristino comporti l’inibizione prolungata dell’Immobile, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione dell’Immobile con altro immobile e/o area ritenuto da RFI idoneo ed equivalente **a suo insindacabile giudizio**”*, si richiamano integralmente le osservazioni esposte con riferimento ai precedenti artt. 10 e 11 dell’Appendice 1 al Capitolo 7

Si richiede pertanto di eliminare tale inciso e rimodulare il testo come di seguito indicato: *“Qualora l’intervento di ripristino comporti l’inibizione prolungata dell’Immobile, RFI si impegna, entro i tempi strettamente necessari, alla sostituzione dell’Immobile con altro immobile e/o area ritenuto da RFI idoneo ed equivalente, consultata in merito l’Impresa Ferroviaria interessata”*.

Art. 12 “Sostituzione dell’immobile in concessione”

Con riferimento al passaggio: *“Nei casi di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione che prevedano sostituzioni provvisorie, l’IF accetta che RFI possa sostituire il locale, in tutto o in parte, a proprie cura e spese, con altro locale **ritenuto dalla medesima RFI idoneo e funzionale** per l’attività per cui è stato concesso”*, si ritiene necessaria una preventiva consultazione tra il GI e l’IF coinvolta per l’individuazione dei locali in sostituzione, anche in considerazione della necessaria preventiva pianificazione richiesta in caso di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione.

Si richiede pertanto di rimodulare il testo come di seguito indicato: *“Nei casi di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione che prevedano sostituzioni provvisorie, l’IF accetta che RFI, previo accordo tra le parti, possa sostituire il locale, in tutto o in parte, a proprie cura e spese, con altro locale ritenuto da RFI e dall’Impresa Ferroviaria interessata, idoneo e funzionale per l’attività per cui è stato concesso”*.

Relativamente al periodo *“Resta inteso che laddove la richiesta di sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l’IF si rende disponibile **sin da subito** a consentire quanto richiesto”*, si evidenzia che la tempistica proposta risulta

	<p>eccessivamente stringente, anche in considerazione della necessaria preventiva pianificazione richiesta in caso di progetti di investimento con fasi di cantierizzazione.</p> <p>Si richiede pertanto di rimodulare il testo come di seguito indicato: <i>“Resta inteso che laddove la richiesta di sostituzione avvenga a seguito di eventi non dipendenti da RFI e non pianificabili, l'IF si rende disponibile a consentire quanto richiesto con un preavviso non inferiore a 60 giorni”.</i></p>
--	---

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto **si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.**