

29/07/2021

# NOME SOGGETTO INTERESSATO

## CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
Osservazione di carattere generale	<p>Gli obiettivi di politica dei trasporti e di sostenibilità ambientale che a livello europeo in maniera sempre più convinta e trasversale vengono posti agli Stati Membri, sono relativi all'aumento della quota modale ferroviaria (30% nel 2030 a partire dall'attuale 18% medio europeo) e prevedono che ognuno dei macroattori coinvolti (autorità politiche, imprese ferroviarie, gestori infrastruttura) faccia la propria parte, secondo specifici campi d'azione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Autorità Politiche europee e nazionali devono fornire condizioni eque per le ferrovie, garantendo pari dignità, a livello regolatorio, con le altre modalità di trasporto e finanziamenti per le fasi di Ricerca &amp; Innovazione e successiva implementazione;</li> <li>• Le Imprese Ferroviarie (IF) devono offrire prodotti innovativi e di qualità, per integrarsi perfettamente nella catena del valore dei clienti, spingendo sulla Automazione e Digitalizzazione;</li> <li>• I Gestori dell'Infrastruttura devono aumentare la capacità ferroviaria e fornire servizi sufficienti per rendere i treni internazionali "facili come guidare un camion".</li> </ul> <p>A partire dunque da tali linee guida generali, grazie a questo auspicato intreccio virtuoso di sforzi comuni, in un contesto competitivo intermodale, le Imprese Ferroviarie devono attivare servizi più performanti e competitivi in termini di time to market, di pricing, di</p>

	<p>qualità del servizio, di comunicazione e di customer care, coinvolgendo in questo sforzo di rinnovamento, oltre ai Clienti, l'intero sistema dei propri fornitori, a partire dal primo, il Gestore dell'Infrastruttura.</p> <p>In questa comunione di intenti ed obiettivi, lo sforzo che le IF chiedono dunque a RFI, per raggiungere il fine comune di rendere per le merci il "ferro" appetibile almeno quanto la "gomma" è quello di contribuire a migliorarne i punti di debolezza (costi, time to market, flessibilità, lunghi tempi di programmazione, eccessiva esposizione alle interruzioni per lavori, maggiore penalizzazione durante e dopo le perturbazioni circolatorie).</p> <p>La stessa storia recente, con il difficile periodo di emergenza Covid che di fatto ha visto la circolazione dei soli treni merci, ha dimostrato che il nostro sistema, quando ha avuto almeno pari dignità rispetto a quello passeggeri in ambito gestione della circolazione, è stato in grado, anche in una situazione oggettivamente molto difficile, di contenere al minimo il calo dei volumi di traffico e di aumentare la competitività del sistema ferroviario, garantendo il pieno svolgimento dei servizi classificati come essenziali dai Decreti progressivamente emanati dalle Istituzioni.</p> <p>In particolare partendo dalle indicazioni e dalle esigenze del mercato, IF e Gestore devono creare in tutti i modi le condizioni ideali per progettare e implementare nuovi servizi, anche agendo sul network delle linee e degli impianti serviti e presenziati, con la convinzione che tali investimenti saranno "ripagati" attraverso la crescita dei volumi merci trasportati "via ferro".</p> <p>Partendo da tale concetto di contribuzione alla copertura integrale costi di circolazione del Gestore da parte di tutte le IF indistintamente per tutti i propri trasporti nazionali, si torna su un tema più volte affrontato e non risolto e che è alla base del mancato decollo dei trasporti ferroviari per la Sicilia, anzi della loro progressiva riduzione a vantaggio della strada, favorita anche della corposa contribuzione statale (marebonus).</p> <p>La rottura della continuità geografica dello Stretto di Messina, come noto, genera la necessità di costose operazioni a terra preliminari e successive al trasporto marittimo per l'immissione e l'estrazione dei carri a bordo delle navi, A ciò si aggiungano la poco performante prestazione delle stesse navi (vetuste e in numero limitato), il gap prestazionale dell'infrastruttura insulare rispetto a quella nazionale (in termini di lunghezza massima consentita per i convogli), la scarsa qualità del servizio nell'isola dovuto ad asset obsoleti e insufficienti e le prestazioni limitate del principale impianto in termini di numero e lunghezza di binari.</p> <p>Tutto ciò genera all'unica IF che storicamente continua ad operare nell'isola, notevoli extra-costi operativi e riduzione di potenziali fatturati per le merci dirette in Sicilia, generando di fatto un sostanziale monopolio da parte del trasporto su gomma e un isolamento infrastrutturale di un'area già geograficamente ed economicamente penalizzata.</p> <p>Si ritiene, come più volte richiesto, che tale svantaggio competitivo vada sanato, seguendo i canali che si riterrà opportuno, essenzialmente uniformando costi della "infrastruttura marittima" a quelli della infrastruttura nazionale, e ponendo il relativo maggior</p>
--	---

	<p>onere per RFI, attraverso il pagamento del pedaggio, a carico di tutte le IF, che in questo modo saranno nel loro insieme incentivate a investire nell'isola (aumentando il numero e la competitività delle IF attive in quell'area geografica), con il vantaggio anche per il Gestore di vedere aumentata la relativa domanda servita, nell'Isola e nel Continente, attraverso treni di elevata percorrenza e quindi profitto per il Gestore.</p> <p>Altro elemento di rilievo risiede nella considerazione che anche nei casi di annullamento di tracce programmate da parte del Gestore per motivi collegati a lavori o altro, in cui lo stesso riconosce di dover restituire alle IF una parte del costo del pedaggio, tale rimborso risulta assolutamente non idoneo a coprire i danni generati dalla sospensione di un servizio con un cliente che dovrà in ogni caso provvedere all'inoltro della propria merce attraverso altri canali spesso più costosi (perché non programmati), che finiranno con il penalizzare la IF, in modo diretto o indiretto, in tempi correnti o differiti.</p> <p>Per tali motivi si propone un deciso cambio di impostazione del processo collegato alla sanatoria dei danni generati alle IF dai lavori infrastrutturali non programmati per tempo (o quanto meno che alterino la programmazione dei trasporti da parte delle IF). Tra le voci di costo del Gestore rimborsati interamente dallo Stato per i lavori, ne andrebbe inserita una di "costi di sistema", che servirebbe a ripagare il danno complessivo subito dalle IF e che risulterebbe sicuramente irrisoria rispetto al totale del montante dedicato, ma darebbe alle IF i mezzi per sopperire a tale danno e non perdere quota di mercato.</p> <p>Una ulteriore considerazione riguarda il tema dei rapporti delle IF con i Gestori esteri. Si chiede a RFI di farsi portavoce, anche attraverso i corridoi internazionali, della esigenza delle IF nazionali essere maggiormente tutelate in termini di gestione disservizi o emergenze che all'estero rischiano di creare differenziazioni tra IF, che alla lunga possono alterare le condizioni di una sana ed equa concorrenza.</p> <p>Un tema che si ritiene meriti un ulteriore approfondimento è quello, nell'ambito dell'allocazione della capacità, relativo alla nuova tempistica dei vari processi che vedono continue interazioni tra le Imprese Ferroviarie (IF) e il Gestore dell'Infrastruttura (GI), come quelle finalizzate al rilascio delle tracce orario o delle VCO. Questi processi, che spesso richiedono anche l'attivo coinvolgimento di altri soggetti (i Clienti delle IF, i Terminal, i Raccordi), hanno importanti implicazioni in termini di efficienza e competitività dell'intero sistema ferroviario nazionale. Tenendo sempre a mente quello che deve essere l'obiettivo comune di aumentare la quota del trasporto ferroviario, ciò passa anche attraverso la riduzione del time to market e la velocizzazione di tutte le operazioni tra la richiesta di un nuovo trasporto da parte del Cliente e la effettiva implementazione dello stesso. Come verrà esposto nel seguito (nelle osservazioni di natura tecnica), non sembrano andare in questa direzione, proprio nell'ambito del progetto di un nuovo trasporto, da un lato l'anticipo richiesto dal GI per i tempi di comunicazione da parte delle IF dell'avvenuto accordo con il terminalista per la ricezione del trasporto, dall'altro l'allungamento dei tempi di risposta del GI nel caso di richieste delle IF in fase di programmazione e di gestione operativa. Infatti l'anticipo dei tempi richiesti alle IF comporterebbe di dover prendere delle decisioni senza avere ancora un quadro completo dell'intero traffico afferente al Terminal (con inevitabili inefficienze operative da sanare in seguito) e in secondo luogo rischierebbe di</p>
--	---

	<p>creare potenziali condizioni di concorrenza sleale in un contesto sempre più caratterizzato da fenomeni di integrazione verticale tra IF e Terminal.</p> <p>Inoltre il posticipo dei tempi di risposta del GI, a sua volta, sarebbe contrario alle richieste di maggiore flessibilità e minor time to market che rappresentano due armi indispensabili per promuovere il tanto auspicato shift modale gomma-ferro.</p> <p>In relazione poi agli investimenti tecnologici del sistema ferroviario nel suo complesso, al fine di mettere in atto una strategia di implementazione parallela e armonizzata dell'ERTMS a terra e a bordo da coordinare tra i Gestori Infrastrutturali, le Imprese Ferroviarie e i detentori, occorre premere sulle Istituzioni europee per ottenere il requisito fondamentale, nell'ambito dei sistemi finanziari nazionali ed europei, di elevare per l'attrezzaggio dei veicoli al 100% il limite attuale del 50% dei costi ammissibili contenuto nelle Linee guida per gli aiuti di Stato ferroviari.</p> <p>In definitiva si ritiene che il sistema nella sua interezza vada sostenuto e aiutato, con il contributo di tutti, ad "assecondare" la domanda del mercato finale nelle sue fluttuazioni, nei suoi tempi, nelle sue esigenze di qualità, di pricing del servizio, di tempi rapidi di riprogrammazione, di aumento dei rimborsi per disservizi; solo in questo modo il decisore finale della merce da trasportare sarà messo nelle condizioni idonee a poter scegliere la soluzione ferroviaria, contribuendo fattivamente all'obiettivo di tutti noi addetti ai lavori e del sistema Paese, lo shift modale e la sostenibilità ambientale.</p>
1	<p><b>n. 2.5</b></p> <p>Con l'ingresso di nuovi operatori logistici nel segmento del trasporto ferroviario delle merci, il traffico sta interessando sempre di più piccoli impianti ove l'orario di presenziamento è limitato. Al fine di dare riscontro alle nuove richieste del Mercato si ritiene necessario prevedere una modalità operativa che, consenta di prevedere il presenziamento aggiuntivo degli impianti limitatamente ai tempi tecnici necessari per la terminalizzazione dei convogli nei raccordi ad esso afferenti.</p> <p>Inoltre si ritiene che il corrispettivo del pedaggio riconosciuto al GI assorba i costi del presenziamento dell'impianto, senza nessun ulteriore onere aggiuntivo a carico dell'IF.</p>
2	<p><b>n. 4.2</b></p> <p>Con l'inserimento della denominazione dell'impianto raccordato, informazione che rappresenta la parte integrante della richiesta di tracce orario inserita nell'applicativo ASTRO-IF, la stessa IF dichiara di essere stata incaricata da un Cliente di predisporre il relativo trasporto ferroviario. Contemporaneamente, lo stesso Cliente ha avviato le interlocuzioni con il Terminal per acquisire, al momento, una prima disponibilità di massima alla ricezione del trasporto, non essendo ancora a conoscenza degli orari / periodicità effettive delle tracce treno che saranno successivamente rilasciate dal GI.</p>

	<p>Queste interlocuzioni, a valle del rilascio della bozza del progetto orario, sono successivamente formalizzate in accordi commerciali, con il dettaglio degli elementi tecnici necessari alla loro definizione, che consente il rilascio formale del nulla osta alla ricezione da parte del Terminali in corrispondenza dell'effettiva attivazione dei traffici.</p> <p>Tale condizione si genera nella fase in cui i Terminal, con l'affidabilità delle informazioni tecniche di dettaglio fornite da tutte le IF richiedenti pressoché rispondenti a quanto sarà poi attivato, sono in grado di valutarne l'accettabilità nella loro interessezza.</p> <p>Il PIR attualmente in vigore, alla stregua del PIR 2022, prevede che a valle della consegna alle IF del Progetto Orario da parte del GI (5/07/'21) <i>“l'IF dovrà comprovare di aver preso accordi con il titolare/gestore degli impianti raccordati in ordine al ricevimento del traffico programmato entro la data prevista per le osservazioni al progetto orario rilasciato alla scadenza di luglio, dimostrando al GI la dichiarazione dell'accettazione del trasporto da parte del raccordato.”</i>.</p> <p>Questa incombenza, con la consegna dei suddetti accordi, deve essere svolta dalle IF entro il 06/8/'21, con un anticipo di circa 4 mesi rispetto all'attivazione dell'Orario.</p> <p>Quindi in circa 30 giorni solari, dal 5/7 al 6/8/'21, le IF collazionano gli accordi che i Clienti, con le informazioni tecniche fornite dal GI (orari e periodicità delle tracce treno predisposte dal GI), definiscono con i Terminal.</p> <p>Nella prima bozza del PIR 2023 questa scadenza è stata ancora anticipata in corrispondenza della presentazione della richiesta di capacità il cui termine è previsto per il 11/04/'22; a parere di questa IF questo anticipo comporta delle implicazioni tecniche e commerciali che riteniamo non accettabili in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'acquisizione formale dell'accettazione del trasporto da parte dei Terminal assume valore se questa trova rispondenza nella fattibilità in termini di orari/periodicità espressa dal GI possibile solo a valle della consegna della bozza del Progetto Orario; l'incastro tra lo studio tecnico delle tracce treno effettivamente realizzabili e il successivo nulla osta dei Terminal porta a compimento il progetto orario, armonizzando le capacità dei Terminal con la trama delle tracce treno afferenti nell'impianto. Invertire l'ordine dei fattori, ovvero richiedere l'acquisizione dei nulla osta dei Terminal preventivamente allo studio delle tracce, non pare funzionale alla buona riuscita del progetto complessivo, visto che le tracce orario individuate dal GI risultano non pienamente coerenti con le richieste originarie effettuate dalle IF</li> <li>- I Terminal non disponendo di informazioni sufficientemente precise si troverebbero nelle condizioni di non poter definire l'occupazione dell'impianto in termini di binari / attrezzature / aree logistiche, diversamente dal passato ma potranno solo delineare un'ipotesi di impegno auspicata dai Clienti.</li> <li>- L'indeterminatezza con la quale i Terminal si troverebbero a rilasciare i nulla osta, può spingere gli operatori a contenere i nulla osta, gestendo gli slot residui nella fase di gestione operativa con possibile degrado della qualità del servizio.</li> <li>- L'anticipo della consegna dei nulla osta dei Terminal di circa 4 mesi rispetto all'attuale scadenza, obbliga le IF a rivolgersi agli operatori nei mesi di febbraio/marzo, ovvero subito dopo l'attivazione del precedente Orario di Servizio non cogliendo la possibilità di disporre dei ritorni di esperienza non ancora disponibili per il breve periodo intercorso dall'attivazione.</li> </ul>
--	--

**n. 4.3.2**

**p.2:** In virtù della possibilità di analisi/studio della situazione complessiva dell'infrastruttura, si ritiene che in questa fase non debba essere prevista la possibilità di cancellazione dei treni, ma debba essere fornito un maggior dettaglio informativo sull'evento prevedendo nella comunicazione:

- a) l'effettivo periodo individuato per l'interruzione, dettagliando puntualmente le date di inizio/termine ed estensione oraria
- b) gli itinerari alternativi individuati per la deviazione dei treni, dettagliando le interferenze con eventuali ulteriori interruzioni contemporanee e l'eventuale sospensione delle ipo

**p.4:** Si ritiene che i provvedimenti di deviazione dei treni su itinerari alternativi debba essere incluso nel progetto orario definitivo, senza soluzione di continuità della relativa periodicità originaria richiesta dall'IF. Il progetto orario dovrebbe quindi prevedere la completezza della programmazione delle circolazioni per l'intero anno, con l'eventuale quota parte rimodulata in funzione di modifiche d'orario/itinerario in corrispondenza dell'indisponibilità programmata dell'infrastruttura.

**p.10:** A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che l'emissione del programma di esercizio per i treni merci sia partecipata con un anticipo di 120 giorni anziché 60, equiparandola al trasporto viaggiatori.

**p.11:** A garanzia della continuità del servizio merci, si ritiene che la tempistica di emanazione delle VCO per i treni merci debba essere prevista con un anticipo di 60 giorni anziché 30 alla stregua del traffico viaggiatori.

Con l'emanazione delle VCO a 60 giorni, l'IF può disporre delle informazioni essenziali per adottare i necessari provvedimenti organizzativi / operativi per far fronte al maggior impegno di risorse che necessitano per recepire le modifiche di orario e/o di istradamento delle tracce orario definite dal GI rispetto alle originarie.

Nel caso di mancato rispetto della tempistica prefissata per l'emanazione delle Vco, da cui deriva l'impossibilità per le IF di predisporre modelli operativi che consentano di contenere i maggiori costi derivanti, si ritiene debba essere previsto una riduzione del 30% del corrispettivo del pedaggio.

**p.13:** A seguito di una o più riduzioni di capacità programmata, si ritiene che l'emissione di VCO debba essere assicurata equiparandola al trasporto viaggiatori LP.

Inoltre, i provvedimenti con i quali il GI definisce il ritardo programmato delle tracce orario, al fine di assicurare la regolare ripresa della marcia fino a destino, debbono essere compatibilizzati con eventuali altri provvedimenti di circolazione (altre interruzioni, ipo, ecc) che insistono sull'intero itinerario programmato del treno.

In considerazione degli effetti economici negativi che il ritardo delle emissioni delle VCO comporta per sull'organizzazione dei trasporti, si ritiene debba essere previsto il riconoscimento di un ristoro a favore delle IF anche per il punto 11, come già richiesto in passato con analoga procedura.

In tale contesto, si ritiene debba essere previsto a favore delle IF un equo indennizzo in conseguenza del mancato o limitato accesso all'infrastruttura, che tenga conto quantomeno della totalità dei danni emergenti, nonché degli effettivi mancati ricavi cagionati dalla soppressione parziale/totale della traccia, e/o dalla deviazione del treno rispetto alla traccia originariamente assegnata, e/o dal

	<p>mancato rispetto dei termini per l’emanazione delle VCO. Resta in ogni caso ferma l’ipotesi del dolo e della colpa grave da parte del Gestore.</p> <p>Inoltre, si ritiene che nel computo dei costi di ogni opera infrastrutturale o di intervento manutentivo, debba essere prevista una quota economica definita rispetto agli impatti che l’attività di cantiere determina sul degrado della circolazione dei treni nel periodo di esecuzione dei lavori in termini di ritardi, deviazioni, soppressioni di treni ordinari e straordinari. Tale quota dovrebbe costituire quell’indennizzo da riconoscere alle IF per i danni gravi subiti dalle stesse in tali contesti a parziale riequilibrio rispetto al vettore gomma che opera senza soluzione di continuità in caso di analoghe soggezioni dell’infrastruttura stradale.</p>
<p><b>n. 4.5.3.2</b></p> <p>4</p>	<p><b>a) Richieste in programmazione oraria</b></p> <p>Come già evidenziato in occasione delle Osservazioni PIR 2022, per rispondere alla variabilità delle richieste di trasporto merci e contenere la quota di traffico sviluppato nella fase di programmazione a breve e per avvicinare le risposte del GI al Mercato del vettore ferroviario rispetto a quello stradale, necessita introdurre un meccanismo di richiesta tracce ancora più flessibile con tempistiche di rilascio che consentano di cogliere le opportunità di trasporto.</p> <p>Resta poco comprensibile l’allungamento dei sui tempi di risposta, nel caso specifico da 30 giorni solari a 30 giorni lavorativi, allungando di fatto i tempi del 50% rispetto agli attuali.</p> <p>Analogamente si prevede un allungamento da 10 a 12 giorni lavorativi nei casi di richiesta fino a due tracce.</p> <p>Oltre a non condividere questa ipotesi, si rinnova la necessità di prevederne una riduzione dei tempi di risposta alle richieste di tracce orario da 30 a 10 giorni lavorativi, indipendentemente dalla quantità delle tracce richieste, andando nella direzione intrapresa dallo Sportello Operativo Merci (SOM) estendendone la competenza su tutti i traffici, vostra iniziativa avviata in via sperimentale nel 2020 che si ritiene validissimo supporto per lo sviluppo del segmento merci, strumento del quale non si trova alcun riscontro nella bozza PIR 2023.</p> <p><b>b) Richieste in gestione operativa</b></p> <p>Per le richieste in gestione operativa, in continuità con quanto già espresso nelle osservazioni al PIR degli anni precedenti, in considerazione della necessità di confermare il trasporto in tempo utile per attivare l’organizzazione logistica per le attività di carico della merce, si ritiene che il rilascio delle tracce da parte del GI debba avvenire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 12 ore prima dell’ orario di partenza del treno per richieste in gestione operativa di tracce a “lunga percorrenza” ;</li> <li>- entro 12 ore dalla richiesta e comunque almeno 6 ore prima dell’ orario per richieste in gestione operativa di tracce di “breve percorrenza” .</li> </ul>

5	<p><b>n. 4.7</b></p> <p>Nei casi di trasporto merci pericolose interessati dal potenziale superamento delle soglie di inaccettabilità del rischio definita dal GI, si ritiene che nei casi a) e b) debba essere il GI a comunicare d’iniziativa alla IF interessata i possibili itinerari alternativi sui quali istradare il trasporto. In tali casi, l’IF non dispone delle informazioni necessarie ad individuare l’itinerario alternativo effettivamente fruibile per la classe di merce nel periodo interessato.</p> <p>Nei casi di assenza di itinerari alternativi, al fine di assicurare i flussi di traffico verso gli impianti chimici raccordati, si ritiene che il GI debba predisporre soluzioni mitigative (orari di attraversamento, velocità di marcia, presenziamenti aggiuntivi, ecc.) per consentire comunque il transito dei treni merci trasportanti le tipologie di classe di merci interessate.</p>
6	<p><b>n. 5.6.2.1</b></p> <p>Nel caso il GI non ottemperi agli obblighi di cui al par. 4.3.2 punti 2-10 (ovvero 2-11 come da altra osservazione avanzata), si evidenzia la esiguità della penale (30%) riconosciuta alla IF nei casi di soppressione totale o parziale disposta dal GI.</p> <p>Inoltre si ritiene che l’aliquota debba essere allineata con quanto previsto dallo stesso PIR per altre casistiche; a titolo esemplificativo, si cita il par. 5.6.2.2 - ritardi per causa GI - ove è riconosciuto all’IF fino al 100% del costo della traccia oltre un equo indennizzo a seguito della mancata fruizione dell’infrastruttura che ha comportato la soppressione parziale/totale della traccia, con perdita dell’introito del trasporto.</p>
7	<p><b>n. 5.6.2.2</b></p> <p>A garanzia della applicazione di criteri di equità tra i segmenti di trasporto viaggiatori e merci, si ritiene che il meccanismo delle penali che il GI riconosce per i ritardi causati alla marcia dei treni debbono prevedere per entrambi i segmenti le stesse soglie di ritardo.</p> <p>Inoltre, in caso di soppressione / limitazione del treno derivante dall’ulteriore ritardo maturato a seguito dell’evento, si ritiene che all’IF debba essere riconosciuto un equo indennizzo in conseguenza del mancato o limitato accesso all’infrastruttura, che tenga conto quantomeno della totalità dei danni emergenti, nonché degli effettivi mancati ricavi cagionati dalla soppressione/limitazione della traccia. Resta in ogni caso ferma l’ipotesi del dolo e della colpa grave da parte del Gestore.</p>
8	<p><b>n. 5.6.6</b></p> <p>Qualora la sosta aggiuntiva nelle stazioni di collegamento con reti estere superi la sosta programmata per eventi imputabili alla IF, la stessa IF già riconosce al GI il relativo corrispettivo per occupazione del binario e l’attribuzione degli oneri conseguenti nel processo di performance regime; eventuali ulteriori obblighi sulle IF su un singolo evento, anche se di natura diversa, oltre ad apparire inopportuno, rischia di deprimere ancora di più il segmento ferroviario del trasporto merci.</p> <p>Nel merito, come già evidenziato in occasione delle osservazioni al PIR 2022, non si ritiene accettabile un meccanismo che, in conseguenza di un qualsiasi motivo operativo che ha generato l’evento, a fronte di una maggiore occupazione di un binario rispetto alla sosta programmata, conduca all’automatica dichiarazione di riduzione della capacità residua dell’impianto da parte del GI, dovendo</p>



	<p>invece il GI accertare concretamente la riduzione di tale capacita, atteso che la suddetta dichiarazione comporta la mancata concessione di una traccia oraria ad un'altra IF.</p> <p>L'applicazione automatica di una penale per un danno presunto <i>"traccia aggiuntiva che sarebbe potuta essere richiesta dal mercato"</i> per ogni estensione della sosta programmata per cause riconducibili alla IF, costituirebbe un onere che le IF si troverebbero a dover corrispondere al GI senza avergli procurato perdita di ricavi.</p>
9 <b>n. 7.3.8</b>	Si richiede di includere nel servizio di traghettamento oltre al trasporto di carri merci e carrozze, anche locomotive e mezzi d'opera.

## 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.**

Ferrovie dello Stato Italiane  
UA 29/7/2021  
MIR-AD\A0011\P\2021\0000040