

FERMERCI
CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
Parr. 2.6.1; 3.4.1.1.1; 3.4.1.1.2 ERTMS	Si evidenzia la necessità che il cronoprogramma degli interventi sull’infrastruttura tenga conto dell’effettiva disponibilità delle misure di sostegno e dei tempi tecnici necessari per l’adeguamento delle flotte. Tale esigenza assume particolare rilievo per il trasporto ferroviario merci, caratterizzato da investimenti rilevanti, lunghi cicli di vita del materiale rotabile e da una limitata capacità di assorbire ulteriori costi. Un disallineamento tra l’attivazione dell’ERTMS a terra e l’adeguamento dei sistemi di bordo potrebbe determinare limitazioni all’impiego dei veicoli, ridurre la disponibilità del parco utilizzabile e generare ulteriori oneri per le IF. Si chiede pertanto al GI di: a) coordinare il cronoprogramma di attivazione dell’ERTMS sull’infrastruttura con i tempi necessari per l’adeguamento del materiale rotabile e con l’effettiva operatività delle misure pubbliche di sostegno all’attrezzaggio di bordo; b) rappresentare alle amministrazioni competenti la necessità di assicurare continuità e adeguatezza e allineamento dei tempi di applicazione delle misure di finanziamento destinate all’adeguamento delle flotte;

	c) prevedere, qualora l'attivazione dell'ERTMS sull'infrastruttura preceda il completamento dell'adeguamento delle flotte, un periodo transitorio e soluzioni operative idonee a garantire la continuità dei servizi, evitando limitazioni all'utilizzo del materiale rotabile e ulteriori oneri per le IF.
n. Appendice 1 al Cap.3	La previsione di cui al comma 1 dell'art. 8 appare eccessivamente limitativa della responsabilità del Gestore dell'Infrastruttura, in quanto circoscrive ogni responsabilità per ritardi, disdette, soppressioni e altri disservizi ai soli indennizzi e alle penali contrattualmente previsti. Tale impostazione non tiene conto della diversa incidenza economica dei disservizi subiti dalle parti: il danno commerciale che l'Impresa Ferroviaria subisce per un disservizio imputabile al Gestore non è paragonabile a quello derivante al Gestore dalla mancata utilizzazione di una traccia, circostanza del tutto residuale. La limitazione assume inoltre particolare rilievo considerato che il Gestore opera in regime di monopolio legale. Il sistema così definito disincentiva comportamenti virtuosi da parte del Gestore. La clausola, ricomprendendo tutti i disservizi nel sistema di penali previsto dal PIR, rischia di escludere il risarcimento del maggior danno, nonostante le penali abbiano importi forfetari e non riflettano il reale pregiudizio economico e commerciale subito dall'Impresa Ferroviaria. Si rileva che la nuova formulazione dell'articolo 9 ha eliminato le previsioni precedentemente contenute ai paragrafi 3 e 4, che consentivano all'IF di indicare il proprio Codice Etico e il proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. 231/2001 e prevedevano una corrispondente dichiarazione di presa visione da parte di RFI. Tale modifica appare superare il principio di reciproco riconoscimento dei rispettivi sistemi di compliance precedentemente previsto, attribuendo rilevanza esclusivamente ai documenti di compliance adottati da RFI e dal Gruppo FS. Considerato che anche le IF possono essere dotate di propri Modelli 231, Codici Etici e presidi di controllo interno pienamente conformi alla normativa vigente, si ritiene opportuno mantenere l'impostazione della formulazione previgente, che riconosceva i rispettivi sistemi organizzativi e di compliance adottati dalle Parti, fermo restando il perseguimento delle medesime finalità di integrità e conformità normativa.

2 n. 4.2 punto 2 – dichiarazioni raccordati	Con riferimento alle dichiarazioni di ricettività, pur apprezzando l'introduzione di un modello standardizzato, si evidenzia come le tempistiche previste per la trasmissione della relativa documentazione da parte delle IF risultino ancora particolarmente ristrette. Le IF, infatti, dispongono di tutte le informazioni necessarie per la compilazione del modulo soltanto al momento del primo rilascio del PO di inizio di luglio. Da tale momento hanno a disposizione appena 30 giorni per trasmettere i moduli ai raccordati, che devono a loro volta riprodurli su carta intestata e restituirli all'IF entro la prima decade di agosto. Tale scadenza risulta particolarmente gravosa in considerazione del periodo feriale estivo e dell'elevato carico di attività che interessa le IF nello stesso arco temporale, inclusa la gestione delle osservazioni al PO e la partecipazione ad altre rilevanti consultazioni che si svolgono contestualmente. Si ritiene pertanto opportuno prevedere la possibilità di trasmettere le dichiarazioni di ricettività oltre il termine fissato per l'invio delle osservazioni al PO, garantendo almeno una proroga fino ai primi giorni di settembre o, comunque, fino alla conclusione del periodo feriale estivo.
Parr. 4.2; 4.5.1; APPENDICE 4 AL CAPITOLO 4 COERENZA TRA TRACCE E ACCORDI CON TERMINALI E 2RACCORDATI	Per i servizi di trasporto ferroviario merci diretti a terminali o impianti raccordati, il PIR richiede alle IF di comprovare gli accordi conclusi con i relativi titolari o gestori mediante l'apposito modello. Tali accordi sono definiti sulla base degli orari indicati nella richiesta di capacità presentata dall'IF. Nel corso della costruzione del progetto orario, gli orari richiesti possono essere modificati, determinando uno scostamento rispetto alle condizioni operative sulla base delle quali è stato concluso l'accordo con il terminale o l'impianto raccordato. La traccia proposta dal GI potrebbe quindi non risultare concretamente utilizzabile per l'accesso al terminale o all'impianto raccordato. Si chiede pertanto al GI di: a) rendere disponibile, con congruo anticipo rispetto alla definizione del progetto orario, una proposta di traccia sufficientemente consolidata, affinché l'IF possa verificarne la coerenza con gli accordi conclusi con i terminali e gli impianti raccordati; b) consentire all'IF di segnalare tempestivamente eventuali scostamenti tra gli orari proposti e le condizioni operative previste nei suddetti accordi;

	c) in presenza di scostamenti che incidano sull'utilizzabilità della traccia, attivare, prima dell'assegnazione definitiva, una specifica fase di coordinamento finalizzata ad allineare la soluzione oraria alle condizioni operative definite nell'accordo prodotto dall'IF.
Parr. 4.3.1-4.3.2; 5.3.2; 5.3.2.1 PMDA – COMPONENTE A	La contrazione dei volumi di traffico merci determina, in linea di principio, un minore utilizzo dell'infrastruttura e una minore usura complessivamente generata dal segmento. In tale contesto, l'aumento di circa il 6% dei valori unitari della componente A tra il 2027 e il 2028 richiede una specifica e puntuale giustificazione, anche con riferimento all'andamento dei costi connessi all'effettivo utilizzo della rete. Un distinto profilo di criticità riguarda le indisponibilità programmate e le limitazioni di capacità connesse ai lavori del Gestore. Qualora tali circostanze abbiano determinato o aggravato la riduzione dei traffici merci, l'incremento della tariffa unitaria rischia di trasferire sulle imprese ferroviarie le conseguenze economiche di una minore disponibilità dell'infrastruttura non riconducibile alle loro scelte commerciali. La componente A dovrebbe pertanto riflettere i costi effettivamente riconducibili all'utilizzo dell'infrastruttura e all'usura prodotta dalla circolazione, senza incorporare oneri derivanti dalla contrazione dei volumi causata dalle limitazioni di capacità programmate dal Gestore. Si chiede pertanto a RFI di: a) illustrare analiticamente i dati, i criteri e le dinamiche di costo posti alla base dell'aumento dei valori unitari della componente A; b) quantificare gli effetti della riduzione della circolazione merci sull'utilizzo dell'infrastruttura, sull'usura complessiva e sui relativi costi; c) distinguere la contrazione dei traffici derivante dalle scelte commerciali delle imprese da quella riconducibile alle indisponibilità programmate e alle limitazioni di capacità della rete; d) rideterminare la componente A applicabile al segmento merci in coerenza con il minore utilizzo dell'infrastruttura.
Parr. 4.3.2; 4.5.1; 5.6.2.1; 5.9	La programmazione delle tracce e dei servizi extra-PMdA da parte delle IF si basa sulle fasce di manutenzione, sulle indisponibilità programmate e sugli altri interventi comunicati dal GI.

FASCE DI MANUTENZIONE E TUTELA DELLE IF IN CASO DI SUCCESSIVE VARIAZIONI	Affinché tale programmazione risulti attendibile, gli interventi inseriti nello Scenario Tecnico dovrebbero presentare, al momento della relativa pubblicazione, un adeguato livello di definizione con riferimento al periodo di esecuzione, alla durata, alle modalità di svolgimento e agli effetti attesi sulla capacità dell'infrastruttura. Le successive modifiche alle IPO o ai lavori programmati, qualora incidano sulla collocazione temporale, sulla durata o sull'impatto delle indisponibilità, possono comportare variazioni o soppressioni delle tracce, deviazioni, maggiori percorrenze e la mancata o diversa fruizione dei servizi extra-PMdA già programmati. L'attuale disciplina prevede una penale in caso di inosservanza degli obblighi informativi del GI quando i lavori determinino la soppressione delle tracce. Non risulta invece prevista un'analogia tutela nei casi in cui le modifiche imputabili al GI, pur non comportando la soppressione, determinino un significativo peggioramento delle condizioni operative sulla base delle quali le imprese hanno programmato i propri servizi. Si chiede pertanto di: a) assicurare che le fasce di manutenzione e gli interventi inseriti nello Scenario Tecnico siano definiti con un adeguato livello di dettaglio e stabilità, ammettendo successive variazioni soltanto in presenza di ragioni oggettive e adeguatamente motivate; b) prevedere un indennizzo predeterminato nei casi in cui le variazioni successive imputabili al GI, pur non determinando la soppressione della traccia, ne comportino una modifica sostanziale, una deviazione o un significativo incremento dei tempi di percorrenza; c) consentire alle IF di modificare o annullare senza oneri i servizi extra-PMdA divenuti non fruibili o non più funzionali a seguito delle variazioni delle indisponibilità programmate, prevedendo la conseguente rettifica.
n. 4.3.2 punto 11 – VCO	Si ribadiscono le criticità, già più volte segnalate, relative alle tempistiche di rilascio delle variazioni in corso d'orario (VCO), che vengono frequentemente comunicate a ridosso della partenza del treno, senza lasciare all'Impresa Ferroviaria alcun margine per valutarle o richiederne modifiche, dovendo essere accettate o rifiutate nello stato in cui sono in quanto spesso non compatibili con le esigenze del cliente. Si evidenzia, inoltre, come, nel 2026, gran parte delle comunicazioni tra Gestore e Imprese Ferroviarie continui ad avvenire mediante file Excel e scambi di e-mail, modalità non più adeguate alla complessità e ai volumi operativi del settore. La mancata digitalizzazione dei processi e l'assenza di strumenti informatici dedicati aumentano il rischio di errori operativi,

	duplicazioni, disallineamenti informativi e ritardi nella gestione delle richieste, con inevitabili ricadute sull'efficienza e sull'affidabilità del servizio.
Parr. 5.2; 7.3.3.4; 7.3.5.4 TARIFFE EXTRA PMDA	I corrispettivi relativi ai servizi extra-PMdA utilizzati dal segmento merci incidono in misura significativa sul costo complessivo del trasporto ferroviario, sommandosi agli oneri sostenuti per l'accesso all'infrastruttura. L'aggiornamento tariffario prevede, per il servizio di accesso agli scali merci, corrispettivi pari a 257,92 euro per accesso nel 2027, 266,63 euro nel 2028 e 274,44 euro nel 2029. Per il servizio di sosta merci sono invece previsti valori pari a 0,221 euro al minuto nel 2028 e a 0,223 euro al minuto nel 2029. La riduzione dei livelli tariffari (rispetto ai canoni originariamente previsti) per gli anni 2027, 2028 e 2029 deriva dal nuovo sistema di contabilizzazione degli accessi, raccomandato dall'ART, implementato dal Gestore e teso a ridurre il diffuso fenomeno di evasione tariffaria. In considerazione del necessario affinamento di tale sistema di contabilizzazione e del significativo aumento del canone in rapporto ai livelli del 2024 (incremento superiore al 500%), si propone di ripristinare, a partire dal mese di settembre 2026 la tariffa vigente nel 2025, ridefinendo il corrispettivo per i successivi anni solo a valle della conclusione del processo di affinamento di cui sopra.
Parr. 5.3.2 e 5.3.2.2 PMDA – COMPONENTE B	Secondo l'aggiornamento dei canoni del PMdA pubblicato da RFI nel luglio 2026, per il segmento merci la componente B registra a partire dal 2028 un incremento medio del 9%. Nel complesso, l'IMU (A+B) aumenterà del +8% nel 2028 (+0,15 €/tr*km) e del +12% nel 2029 (+0,22 €/tr*km). Dal medesimo aggiornamento emerge inoltre l'inclusione nel costing del PMdA di costi relativi a interventi di manutenzione straordinaria, ammortamenti e remunerazione del capitale riferibili ai complessi immobiliari gestiti da Grandi Stazioni Rail. Considerata la prevalente destinazione di tali asset alle attività connesse ai servizi passeggeri, non risulta adeguatamente chiarita la pertinenza dell'eventuale quota imputata al segmento merci, né risultano sufficientemente esplicitati i criteri adottati per la relativa allocazione. Più in generale, non risulta adeguatamente documentata una rivalutazione dell'<i>ability to pay</i> del segmento merci a supporto della determinazione tariffaria proposta. La capacità contributiva del segmento è infatti ulteriormente compromessa rispetto agli scorsi anni a causa della contrazione dei volumi e degli extracosti operativi connessi alle deviazioni, alle limitazioni di capacità e alla maggiore complessità produttiva derivante dai cantieri connessi al PNRR.

	Ai fini della valutazione dell'<i>ability to pay</i> del segmento merci, occorre inoltre considerare che il trasporto ferroviario è caratterizzato da un'elevata incidenza dei costi fissi. La loro integrale copertura richiede livelli di traffico sufficientemente elevati; pertanto, quando le indisponibilità programmate e le limitazioni di capacità connesse ai lavori del GI comprimono i volumi effettivamente realizzabili, viene forzatamente ridotta la possibilità per le IF sostenere tali costi, con un conseguente ulteriore deterioramento della loro <i>ability to pay</i>. In tale prospettiva, appare pertanto paradossale che la contrazione dei volumi determinata, in tutto o in parte, dalle indisponibilità e dalle limitazioni di capacità riconducibili al GI, dopo aver ridotto la possibilità per le IF di coprire i propri costi fissi e averne conseguentemente deteriorato l'<i>ability to pay</i>, si traduca in un incremento della componente B posto a carico delle medesime imprese. Si chiede quindi al GI di: a) effettuare e rendere verificabile una valutazione aggiornata dell'<i>ability to pay</i> del segmento merci, verificando che il livello della componente B e l'incremento proposto siano effettivamente commisurati alla capacità del settore di sostenerli, tenuto conto della redditività, del posizionamento competitivo del trasporto ferroviario merci rispetto alle modalità alternative e dei prevedibili scenari di traffico; b) indicare l'eventuale quota dei costi riferibili a Grandi Stazioni Rail imputata al segmento merci, illustrando i criteri adottati per la relativa allocazione e verificandone l'effettiva pertinenza rispetto ai servizi ferroviari merci; c) valutare una maggiore gradualità nel recupero delle poste figurative derivanti dall'anticipazione della riduzione tariffaria applicata al segmento merci, in coerenza con la relativa <i>ability to pay</i>.
n. 5.4.4 ASSISTENZA ALLA CIRCOLAZIONE DI TRENI SPECIALI	Si ribadiscono le criticità già più volte segnalate in merito alle tempistiche di rilascio delle autorizzazioni, che risultano tuttora incompatibili con le esigenze operative delle IF e con le dinamiche del mercato ferroviario. Inoltre, con riferimento ai casi in cui, a seguito di una deviazione in corso d'orario (VCO) di una traccia programmata per motivazioni non imputabili all'IF, si renda necessario il rilascio di un'autorizzazione diversa da quella originariamente emessa, si ritiene opportuno prevedere quanto segue: - Qualora la VCO riguardi una traccia oraria associata a una TE, la nuova autorizzazione dovrebbe essere gestita ed emessa automaticamente da RFI, con decorrenza coincidente con la data di avvio della VCO.

	- Nel caso di VCO non direttamente associate a una TE, ovvero di TE comuni a più tracce, la nuova autorizzazione dovrebbe essere rilasciata con la massima tempestività e comunque entro termini compatibili con le esigenze di riprogrammazione dell'IF. A tal fine, si propone un tempo massimo di rilascio pari a 7 giorni lavorativi. L'introduzione di tali misure consentirebbe di garantire una più efficace gestione delle modifiche operative non imputabili alle IF, riducendo gli impatti sull'erogazione dei servizi e assicurando una maggiore coerenza tra i processi autorizzativi e le effettive esigenze del mercato.
n. 5.6.4.1 6	Come già evidenziato in precedenti occasioni di confronto, la rimodulazione delle percentuali di penale applicabili alle IF in caso di mancato utilizzo di una traccia relativa a tratte di linea sature e/o a capacità limitata non appare coerente con le attuali condizioni operative del mercato né con le esigenze delle imprese ferroviarie. Pur apprezzando la riduzione della penale dal 50% al 30% per le cancellazioni comunicate con un preavviso superiore a cinque giorni, non si condivide l'incremento della stessa dal 60% al 70% per le cancellazioni comunicate con un preavviso inferiore a cinque giorni. In una fase caratterizzata da una persistente situazione di criticità per il settore del trasporto ferroviario merci, aggravata dal perdurare degli impatti derivanti dalle numerose interruzioni connesse agli interventi PNRR, un ulteriore aumento dell'onere economico a carico delle IF risulta eccessivamente penalizzante e potenzialmente controproducente. Occorre inoltre considerare che, nei casi di soppressione tardiva, la stessa IF subisce già significative conseguenze economiche e operative, derivanti dalla perdita di ricavi e dall'inutilizzo di personale, materiale rotabile e altre risorse produttive. Va altresì rilevato come tali soppressioni siano frequentemente determinate da fattori esterni non direttamente imputabili all'IF, quali esigenze sopravvenute della clientela, criticità o interferenze con reti ferroviarie estere, nonché ulteriori circostanze non dipendenti dalla volontà dell'impresa ferroviaria. Alla luce di quanto sopra, si chiede ripristinare il valore di penale pari al 60% per le cancellazioni comunicate con un preavviso inferiore a cinque giorni. Inoltre, si chiede di ripristinare integralmente il paragrafo eliminato <i>“Una traccia sottoutilizzata deve considerarsi rientrando nella disponibilità del Gestore, qualora, per causa imputabile all'IF assegnataria, essa venga utilizzata dalla medesima IF</i>

	<i>per un periodo di almeno due mesi al di sotto del 30% rispetto al programma di esercizio e qualora la stessa confligga con una o più tracce oggetto di nuova richiesta di altra IF</i>”. Si evidenzia, infatti, che il sottoutilizzo della capacità può verificarsi, per periodi anche prolungati, in conseguenza di normali oscillazioni della domanda di mercato e/o di temporanee rimodulazioni del servizio richieste dal cliente, senza che ciò comporti la cessazione del traffico per il quale la capacità è stata originariamente assegnata. Pur condividendo il principio secondo cui la capacità inutilizzata possa essere rimessa nella disponibilità del Gestore in presenza di richieste confliggenti da parte di altri operatori, non si ritiene opportuno avviare tale procedura in assenza di effettive esigenze concorrenti, che giustifichino il recupero e la riallocazione della capacità stessa.
5.9 rendicontazione	Come già ribadito nelle precedenti edizioni, si chiede di allineare i tempi di rendicontazione delle penali di cui ai parr. 5.6.4.1, 5.6.2.1. a quelli del PmdA, garantendo la pubblicazione della rendicontazione entro la chiusura del mese solare successivo a quello di riferimento. Ad oggi tali rendicontazioni sono disponibili a 7 mesi di distanza dalla circolazione del treno coinvolto (!!!!), limitando lo spazio di intervento correttivo attuabile dall’IF penalizzata e determinando una logica punitiva e non correttiva nell’attribuzione delle stesse, andando contro all’obiettivo di efficientamento, tutela della capacità e regolarità della circolazione ferroviaria per cui le penali sono state introdotte. Pertanto, mentre per altri sistemi di penale è previsto almeno un report di anteprima, per le penali di cui sopra non vi è alcuna informazione messa a disposizione per le IF. Si chiede pertanto di implementare anche questa reportistica, considerando che i dati relativi alla circolazione o meno dei treni sono immediatamente disponibili nei sistemi informativi del gestore. Si ribadisce la necessità che il Gestore dell’Infrastruttura si doti di strumenti tecnologicamente adeguati, in grado di garantire la disponibilità di: - Reportistica in tempo reale relativa alle penali attive e passive; - Un quadro costantemente aggiornato delle tracce disponibili; - Informazioni tempestive e puntuali sulle linee a capacità limitata e/o sature e sulla relativa capacità residua disponibile. Tali strumenti risultano indispensabili per assicurare maggiore trasparenza nella gestione della capacità infrastrutturale, consentire una più efficace programmazione dell'esercizio da parte delle Imprese Ferroviarie e favorire un utilizzo efficiente della rete.

n. 6.3.3.2 Sgombero dell'infrastruttura	Rileviamo, al punto 6.3.3.2.1, paragrafo 2, capoverso C, l'obbligo per le Imprese Ferroviarie di dotarsi di locomotive Diesel o di mezzi equivalenti, in aggiunta alle locomotive elettriche, per le attività di soccorso e sgombero. Tale obbligo risulta particolarmente penalizzante per le Imprese Ferroviarie che dispongono esclusivamente di locomotive elettriche interoperabili. L'introduzione dell'obbligo di acquisire e gestire mezzi Diesel comporterebbe infatti significativi costi aggiuntivi di investimento, manutenzione e formazione del personale, a fronte di un utilizzo limitato alle sole attività di sgombero. Si ritiene pertanto più opportuno che il Gestore dell'Infrastruttura provveda a censire e coordinare le Imprese Ferroviarie già dotate di mezzi Diesel, garantendo così la copertura del fabbisogno sull'intera rete e ottimizzando le risorse disponibili, evitando duplicazioni di investimenti non proporzionate alle effettive esigenze operative.
7.3.12 Stazionamento carri destinati alla sosta	L'effettiva fruibilità del servizio dipende dalla disponibilità di un numero adeguato di impianti e dalla loro distribuzione omogenea sul territorio nazionale. Una rete di impianti limitata o territorialmente sbilanciata potrebbe costringere le imprese ferroviarie a trasferire i carri vuoti verso località distanti rispetto alle aree in cui si manifesta l'esigenza di stazionamento. In tali casi, al corrispettivo previsto dal PIR si aggiungerebbero i costi sostenuti per le maggiori percorrenze, le tracce, la trazione, il personale, le manovre e i tempi necessari per raggiungere gli impianti disponibili. Il costo complessivo del servizio per l'IF dipenderebbe, quindi, non soltanto dalla tariffa applicata, ma anche dagli oneri operativi connessi alla localizzazione degli impianti. La sostenibilità del nuovo servizio deve pertanto essere valutata considerando congiuntamente il livello del corrispettivo, l'effettiva disponibilità degli impianti e la loro distribuzione territoriale. Si chiede pertanto al GI di: b) assicurare, anche attraverso un progressivo ampliamento del reticolo, un'adeguata e omogenea distribuzione degli impianti sul territorio nazionale, evitando che la loro limitata disponibilità o concentrazione geografica determini maggiori percorrenze e ulteriori costi a carico delle IF. Si rileva inoltre che, nell'elenco dei binari resi disponibili per il servizio, non risultano inclusi quelli ubicati presso l'impianto di Cervignano, precedentemente ricompresi nella consultazione avviata con gli operatori del mercato. Considerata la rilevanza strategica dell'impianto, in particolare per i traffici internazionali instradati attraverso il valico di Villa Opicina, si chiede di fornire le motivazioni che hanno condotto alla sua esclusione dall'elenco in oggetto.

	Si richiede, altresì, di effettuare una rivalutazione della scelta adottata, al fine di verificare la possibilità di reinserire i predetti binari tra quelli disponibili per il servizio, tenuto conto delle potenziali ricadute positive in termini di operatività e sviluppo dei traffici ferroviari.
--	---

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.**