

NOME IF (MIR)

CONSIDERAZIONI INIZIALI

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1 1.8 Scenario Tecnico	Si richiede di specificare la collocazione, le modalità di elaborazione, aggiornamento e consultazione dello Scenario Tecnico, affinché possa costituire uno strumento affidabile, facilmente fruibile dalle IF e idoneo a supportare la progettazione e pianificazione dei servizi di trasporto di medio-lungo termine.
2.3.4 Gabarit	È necessario che i dati relativi alla sagoma riportati nei vari testi normativi, nel RINF e in ePIR siano coerenti per ridurre al minimo equivoci che potrebbero avere impatto sulla progettazione dei trasporti.
2 3.3.1 Accordo Quadro	Si richiede di specificare se l'indicazione degli impianti di servizio / terminal raccordati nelle località di origine/destino costituisca un elemento essenziale della richiesta di AQ e secondo quali modalità, nel periodo di vigenza dell'AQ, debbano essere gestite, eventuali variazioni degli impianti o dei terminal indicati che non comportino modifiche ad altri elementi dell'AQ, con particolare riferimento alle località in cui sono presenti più impianti raccordati.

	Inoltre, qualora nell'AQ fosse richiesta anche l'indicazione del terminal nella località di destino, si ritiene necessario che l'AQ contenga non solo l'indicazione della fascia oraria desiderata in partenza, ma anche quella di arrivo. Infine, si evidenzia che, qualora l'indicazione dei terminal fosse obbligatoria, si perderebbe l'opportunità di presentare richieste di AQ per nuovi progetti in fase di definizione avanzata e di rilevanza pluriennale, relativi a impianti che hanno più raccordati con i quali non siano stati ancora finalizzati gli accordi.
3	4.3.2 comunicazione indisponibilità Al fine di informare tempestivamente i clienti, riorganizzare la macchina produttiva, ridefinire le previsioni di budget e consentire la corretta progettazione di nuovi servizi commerciali si ritiene necessario che le modifiche/integrazioni/cancellazioni delle indisponibilità previste nell'allegato tecnico di ePIR siano oggetto di apposita e tempestiva comunicazione alle II.FF, con indicazione della relativa data di efficacia, e non siano lasciate ai soli aggiornamenti periodici dell'ePIR stesso. Si richiede inoltre che nell'aggiornamento dell'allegato tecnico di ePIR siano chiaramente evidenziate e datate le differenze con la versione precedente per non costringere le II.FF. a ricercare le modifiche tra le numerose riduzioni di capacità riportate nello stesso allegato.
4	4.3.2 punto 10 b: presentazione del PdE delle interruzioni Al fine di valutare i provvedimenti proposti, presentare le necessarie osservazioni/proposte alternative e informarne tempestivamente i clienti, si ritiene che il termine di 60 gg previsto per la comunicazione del PdE relativo a un'interruzione alle II.FF merci debba essere reso effettivamente vincolante, mediante l'introduzione di adeguate penali a carico del GI, da applicarsi in caso di mancato rispetto. Tali penali dovrebbero essere previste anche qualora il ritardo non comporti la soppressione di tracce ma determini comunque la necessità di riprogrammare i servizi.
5	4.3.2 PUNTO 11 B: RILASCIO DELLE Non essendo gestibili, sia sotto il profilo operativo sia sotto quello commerciale, VCO rilasciate, come avviene molto sovente, a ridosso delle indisponibilità, si richiede che il termine di 30 gg previsto per la

VCO PER INTERRUZIONE	predisposizione e comunicazione delle VCO per interruzioni alle II.FF merci sia reso effettivamente vincolante mediante l'introduzione di adeguate penali a carico del GI, da applicarsi in caso di mancato rispetto. Ciò anche qualora il ritardo non comporti la soppressione delle tracce, ma determini comunque ripercussioni sulla logistica e sull'organizzazione dei trasporti. Si richiede, pertanto, di ricomprendere espressamente il punto 11 tra gli obblighi richiamati dal paragrafo 5.6.2.1 ai fini dell'applicazione delle penali.
4.4 scadenze richiesta AQ	L'anticipazione da 15 a 18 mesi del termine per la presentazione delle richieste di nuova sottoscrizione o modifica dell'AQ non dovrebbe rappresentare una criticità rilevante. Si ritiene tuttavia opportuno, con particolare riferimento ai nuovi progetti commerciali di lungo periodo, prevedere una finestra a X-12 o perlomeno a X-15, per apportare integrazioni alla richiesta originaria, senza che ciò comporti il rigetto della domanda o il suo rinvio al successivo processo di allocazione.
4.7.2 MONITORAGGIO TRATTE RISPETTO TRENI RID	Si richiede che, in concomitanza con la stipula del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura e per tutta la durata dello stesso, siano rese disponibili alle II.FF., in maniera facilmente fruibile, in occasione di ciascun aggiornamento mensile, le tratte a rischio più elevato, in modo, tra le altre cose, da fornire elementi utili alla pianificazione di nuovi servizi con merci pericolose in corso d'orario.
4.9 TTR	In considerazione del cambiamento epocale che il progetto TTR determinerà nel modello di richiesta capacità, si ritiene necessario prevedere anche in PIR l'attivazione di tavoli di confronto tra RFI e le II.FF. Si richiede inoltre un'opportuna e tempestiva attività di formazione, da svolgersi con congruo anticipo rispetto all'entrata in operatività dei nuovi processi, soprattutto in merito agli strumenti di lavoro che le II.FF. dovranno utilizzare.

9	5.3.1 collegamento marittimo: penali per ritardo treno IF	Tra le fattispecie che non determinano penali o altri oneri economici a carico delle II.FF, è necessario ricomprendere anche il caso in cui le tracce contrattualizzate siano variate con VCO a causa dei lavori infrastrutturali e tale variazione determini la perdita del collegamento, richiesto in Astro IF e successivamente contrattualizzato, tra il treno master e la relativa corsa mare.
10	5.4.4 tempistiche richiesta e rilascio TE/TES/TEM	In considerazione degli impatti sulla effettuazione dei trasporti interessati, è necessario che le tempistiche di rilascio delle autorizzazioni TE/TES/TEM siano effettivamente rispettate, prevedendo, nell'Appendice 5.C, l'applicazione di una penale per ciascuna autorizzazione rilasciata oltre i termini previsti dal PIR. Tale previsione assume particolare rilievo per le TE/TES/TEM associate a trasporti ordinari già contrattualizzati e non variati (i cosiddetti "rinnovi"), al fine di garantirne la continuità temporale.
11	5.6.4.1 penali per mancata utilizzazione	Si richiede il ripristino della previsione cancellata, in quanto il sottoutilizzo delle tracce potrebbe, come succede sovente, essere imputabile a stagionalità. Non si ritiene pertanto coerente con le caratteristiche del trasporto merci la riacquisizione delle tracce da parte del GI in assenza di una nuova richiesta di capacità confliggente, né risulta chiara la ratio di tale modifica.
12	n.	
13	n.	
14	n.	

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.**