

Allegato A) alla delibera n. 18/2017

Atto di regolazione

Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria

SOMMARIO

Nota di lettura	3
Capo I. Obblighi generali	4
Misura 1 Oggetto della regolazione	4
Misura 2 Definizioni	4
Misura 3 Ambito di applicazione	5
Misura 4 Gestore Unico	5
Misura 5 Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati	5
Capo II. Condizioni attuative	7
Misura 6 Assegnazione dei locomotori di manovra di proprietà di RFI	7
Misura 7 Durata dell'affidamento del servizio di manovra ferroviaria	8
Misura 8 Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria	8
Misura 9 Accordo sui livelli di servizio (SLA)	8
Misura 10 Metodi di determinazione delle tariffe	9
Misura 11 Gestore Unico di fatto	9
Misura 12 Norme applicabili	9

Nota di lettura

Con la delibera n. 30/2016, del 23 marzo 2016, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità) ha disposto:

1. che la misura 11.6.2 di cui all'Allegato alla delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014 si applica esclusivamente agli impianti in regime di Gestore Unico nei quali l'attività di manovra si svolge interamente su aree di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: RFI);
2. l'avvio di un procedimento, volto a stabilire le modalità più idonee per garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra con riferimento agli impianti diversi da quelli di cui al punto 1.

Nella indicata delibera si rilevava in particolare l'opportunità di *"garantire il rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione nel processo di selezione dei gestori unici dei servizi di manovra, nonché l'ottimizzazione dei processi allocativi della capacità, l'economicità e l'efficienza nella gestione del servizio di manovra"*.

Con delibera n. 93/2016, del 4 agosto 2016, l'Autorità ha quindi indetto una *"Call for input"* finalizzata a ricevere osservazioni ed altri elementi utili per stabilire le modalità di regolazione più idonee al fine di garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria.

Più specificamente, nell'approvato documento di *"Call for input"* si sono descritte le principali questioni emerse nel corso dell'istruttoria ed in esito agli incontri effettuati, nell'ambito della stessa istruttoria, con gli operatori di tre impianti (Padova Interporto, Verona Quadrante Europa e La Spezia), e si è chiesto a tutti gli interessati di formulare osservazioni, riguardo:

1. all'opzione dell'affidamento unitario del servizio di manovra ed alle modalità, condizioni e durata di tale affidamento, per garantirne una gestione più efficiente;
2. ad eventuali misure di regolazione considerate necessarie ai fini della massimizzazione dell'economicità e dell'efficienza gestionale dei servizi di manovra.

Anche sulla base delle osservazioni acquisite in esito alla *"Call for input"*, l'Autorità, in virtù delle specifiche competenze ad essa attribuite, con la delibera n. 133/2016 ha sottoposto a consultazione un primo schema di atto di regolazione, che si componeva di 11 Misure. Tali Misure si riferivano inizialmente a quattordici impianti individuati in ragione della particolare complessità degli stessi, della loro collocazione strategica nell'ambito del sistema logistico nazionale e dell'esigenza di trovare un nuovo assetto nell'organizzazione del servizio di manovra a seguito del disimpegno di RFI come gestore unico di detti impianti a partire dal 2013.

Entro il termine del 22 dicembre 2016 sono pervenute all'Autorità 16 riscontri alla consultazione, provenienti da altrettanti soggetti interessati alla regolazione della fattispecie in oggetto. Sulla base della valutazione di tali osservazioni è stato predisposto il presente atto di regolazione, composto di 12 Misure.

Tali Misure si riferiscono a 13 impianti, selezionati secondo i criteri espressi con la delibera n. 133/2016, con l'esclusione dell'impianto di Gallarate (Ambrogio) in quanto terminal privato con unico gestore ed unico cliente

Nel corso del 2017, così come negli anni a venire, l'Autorità, considerato il ruolo sempre più strategico che il sistema logistico che si interfaccia con la rete ferroviaria nazionale e regionale è destinato ad assumere, si riserva di monitorare gli effetti applicativi delle misure contenute nel presente atto di regolazione, anche in termini di integrazione efficiente della filiera logistica, assicurandone inoltre la coerenza con l'evoluzione del quadro normativo e regolamentare, sia nazionale che europeo.

Capo I. Obblighi generali

Misura 1 Oggetto della regolazione

1.1 Il presente atto stabilisce Misure regolatorie concernenti i servizi di manovra ferroviaria di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

Misura 2 Definizioni

2.1 Ai fini del presente atto si intende per:

- a) «**compensorio ferroviario**»: insieme afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli impianti raccordati, dagli analoghi impianti di proprietà del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (di seguito : GI) e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria nazionale, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento;
- b) «**impianto di servizio**»: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11, del d.lgs. 112/2015, ivi comprese le infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari;
- c) «**impianto raccordato**»: impianto, di proprietà di soggetto diverso dal GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo;
- d) «**operatore compensoriale**»: soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del compensorio ferroviario in cui si svolga sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente atto di regolazione; per quanto riguarda le aree ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa;
- e) «**servizio di manovra ferroviaria**»: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un compensorio ferroviario. Detto servizio si compone dell'insieme di:
 - manovra primaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del compensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa;
 - manovra secondaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del compensorio ferroviario ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa.
- f) «**Gestore Unico**»: il soggetto, qualora individuato dagli operatori compensoriali, al quale sono attribuite le funzioni relative alla commercializzazione ed eventualmente all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al compensorio ferroviario.
- g) «**Operatore del servizio di manovra**»: un soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al compensorio ferroviario.

Misura 3 Ambito di applicazione

3.1 Le Misure regolatorie di cui al presente atto si applicano nei comprensori ferroviari di cui al seguente elenco:

<i>Novara Boschetto</i>
<i>Melzo Scalo</i>
<i>Milano Smistamento (Fascio smistamento)</i>
<i>Verona Quadrante Europa</i>
<i>Padova Interporto</i>
<i>Venezia Marghera Scalo</i>
<i>Bologna Interporto</i>
<i>Castelguelfo</i>
<i>Piacenza</i>
<i>Ravenna</i>
<i>Nodo di La Spezia (La Spezia Marittima, La Spezia Migliarina, S. Stefano di Magra)</i>
<i>Livorno Calambrone</i>
<i>Bari Lamasinata</i>

3.2 In esito ad eventuali specifiche attività istruttorie, avviate autonomamente, su motivata segnalazione o in presenza di rilevanti interventi infrastrutturali nei comprensori, l'Autorità, previa consultazione del GI nonché delle AdSP eventualmente interessate, può modificare il suddetto ambito di applicazione qualora risulti necessario estenderlo o limitarlo. Tali modifiche sono rese pubbliche anche nell'ambito delle procedure di revisione del Prospetto informativo della rete ferroviaria nazionale (di seguito: PIR) del GI.

Misura 4 Gestore Unico

4.1 In ciascuno dei comprensori ferroviari individuati dalla Misura 3, il servizio di manovra ferroviaria è organizzato ed esercitato nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.

4.2 Il Gestore Unico, nei comprensori di cui alla Misura 3.1, è individuato ed opera nel rispetto dei principi e dei criteri misurabili indicati nella Misura 4.1, ed è in possesso dei requisiti di indipendenza di cui all'articolo 13, commi 4 e 5, del d.lgs. 112/2015. Resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione del servizio da esercitarsi nei termini di legge e nel rispetto di quanto disposto nella Misura n. 8.

Misura 5 Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati

5.1 Nei comprensori ferroviari di cui alla Misura 3.1, l'individuazione del Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria è effettuata in modo trasparente dagli operatori comprensoriali.

5.2 A tale scopo gli operatori comprensoriali concordano i criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascuno nonché la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale. In caso di mancato accordo, la rappresentatività è definita in base

al criterio della doppia maggioranza, secondo il quale una decisione viene assunta in caso di voto favorevole di più del 50% degli operatori comprensoriali, che rappresentino più del 75% del traffico merci (numero treni manovrati) in arrivo e partenza dal comprensorio nell'anno precedente.

5.3 Su iniziativa dell'operatore comprensoriale con la quota più elevata di traffico merci in arrivo e partenza, gli operatori comprensoriali, con procedure trasparenti e non discriminatorie e secondo i criteri di rappresentatività di cui alla misura 5.2, definiscono la bozza di uno specifico documento, qualificabile come "Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria" (di seguito: ReCoMaF).

5.4 A cura del soggetto proponente, la bozza di Regolamento di cui alla Misura 5.3 è trasmessa, entro 7 giorni dalla sua definizione, alle Imprese Ferroviarie (nel seguito: IF) che hanno esercitato servizi ferroviari nel comprensorio nei 12 mesi precedenti la data di detta definizione; le IF, entro il termine di 10 giorni dalla data di trasmissione, possono fornire in merito le proprie osservazioni scritte agli operatori comprensoriali medesimi, i quali entro i successivi 10 giorni, con procedure trasparenti e non discriminatorie e secondo i criteri di rappresentatività di cui alla misura 5.2, sottoscrivono il ReCoMaF nella sua forma finale.

5.5 Il ReCoMaF, perfezionato ai sensi della Misura 5.4, è trasmesso dal soggetto proponente di cui alla misura 5.4 entro 7 giorni dalla sottoscrizione e comunque non oltre il termine del 31 maggio 2017, all'Autorità. Avverso le decisioni assunte, i soggetti interessati potranno adire l'Autorità ai sensi dell'articolo 37 del d.lgs. 112/2015, qualora ne ricorrano le condizioni.

5.6 Successivamente alla data del 31 maggio 2017, negli impianti ove non risulta possibile perfezionare il ReCoMaF, è consentita la produzione del servizio di manovra da parte di soggetti diversi dagli attuali Gestori Unici, anche a favore di terzi, fermo restando il rispetto di quanto previsto alla misura 4.1.

5.7 Ogni successiva modifica del ReCoMaF segue il procedimento individuato alle misure 5.3, 5.4 e 5.5.

5.8 Il Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria disciplina almeno:

- a) le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria;
- b) la revisione obbligatoria del regolamento stesso in caso di ingresso, uscita o variazioni della rappresentatività di operatori comprensoriali, nonché le relative modalità;
- c) la modalità di individuazione del Gestore Unico, che, garantendo il rispetto dei criteri misurabili di cui alla Misura 4.1, è effettuata mediante l'affidamento del servizio, in alternativa:
 - 1) ad uno degli operatori comprensoriali o ad una aggregazione di essi, secondo le modalità previste dalla normativa vigente (a titolo di esempio: consorzio, contratto di rete ai sensi della L. 33/2009);
 - 2) ad un soggetto terzo, caratterizzato da idonea garanzia di affidabilità economica e finanziaria, scelto con procedure selettive da parte:
 - dell'AdSP competente, nel caso di comprensorio ferroviario comprendente infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari;
 - di un soggetto operante in nome e per conto degli operatori comprensoriali, in tutti gli altri casi; tale soggetto rappresenta gli operatori comprensoriali stessi nelle attività concernenti la manovra ferroviaria, ed in particolare nei rapporti con il Gestore Unico e l'Autorità;
- d) il termine entro il quale la procedura di individuazione del Gestore Unico deve concludersi con l'attribuzione allo stesso del servizio di manovra ferroviaria secondo quanto previsto dalle presenti Misure, che in ogni caso non potrà superare il 31 dicembre 2017, fatte salve le scadenze di contratti di affidamento vigenti alla data di entrata in vigore delle presenti misure;
- e) le modalità con le quali il Gestore Unico può eventualmente affidare il solo esercizio dei servizi di manovra ferroviaria ad uno o più operatori di manovra, fermo restando il rispetto di quanto previsto

dalla Misura 4.1;

- f) l'individuazione dei beni essenziali per l'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio, con particolare riferimento al materiale rotabile di trazione di cui alla Misura n. 6, nonché le relative modalità di messa a disposizione del Gestore Unico;
- g) l'obbligo di sottoscrizione, da parte di tutti gli operatori comprensoriali, del documento di programmazione dei servizi ferroviari di cui alla Misura n. 8;
- h) i livelli minimi garantiti di *performance* dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali a carico del Gestore Unico, secondo quanto stabilito alla Misura n. 9;
- i) l'obbligo, in capo al Gestore Unico e/o agli eventuali operatori di manovra:
 - 1) di adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria;
 - 2) di praticare ai clienti dei servizi di manovra ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità a quanto stabilito dalla Misura n. 43 dell'Allegato 1 alla delibera dell'Autorità n. 96/2015;
 - 3) di pubblicare sul proprio sito *web* le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria, secondo quanto stabilito alla Misura n. 10;
 - 4) di predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei servizi di manovra ferroviaria;
 - 5) di comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate ai sensi del precedente numero 3);
 - 6) di pubblicare sul proprio sito *web* i livelli garantiti di *performance* dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.

5.9 L'Autorità si riserva di ordinare adeguate misure correttive nel caso in cui il Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria non risulti conforme alle Misure di cui al presente atto.

Capo II. Condizioni attuative

Misura 6 Assegnazione dei locomotori di manovra di proprietà di RFI

6.1 Con riferimento ai locomotori di proprietà di RFI assegnati in comodato gratuito ai Gestori Unici alla data di entrata in vigore del presente atto, RFI assume le necessarie determinazioni al fine di consentire gli investimenti per l'adeguamento a quanto previsto dal Decreto ANSF n. 1/2015, entro i termini ivi stabiliti. A tal fine, salvo l'individuazione di modalità più efficienti, RFI può disporre:

- a) l'alienazione dei locomotori;
- b) di provvedere all'adeguamento dei locomotori, recuperando i relativi costi con l'imposizione di un canone di locazione;
- c) l'assegnazione dei locomotori ai Gestori Unici o ad uno o più operatori comprensoriali, con contratto di comodato gratuito che contenga una clausola di subentro tale da condizionare il passaggio di titolarità, al termine di detto contratto, al riconoscimento da parte del soggetto subentrante di un importo che consenta il recupero degli investimenti realizzati ed eventualmente non ammortizzati.

Entro il 15 marzo 2017, RFI comunica agli operatori comprensoriali e all'Autorità le proprie decisioni, e la tempistica delle azioni previste, in modo da consentire la definizione del ReCoMaF nei termini indicati

dalla misura 5.

Misura 7 Durata dell'affidamento del servizio di manovra ferroviaria

7.1 Al fine di consentire al Gestore Unico il recupero degli investimenti pertinenti alla manovra ferroviaria, ed agli operatori comprensoriali l'eventuale revisione periodica delle decisioni assunte nel Regolamento di cui alla Misura n. 5, l'affidamento del servizio di manovra nei comprensori ferroviari in regime di Gestore Unico deve avere durata non inferiore a tre e non superiore a cinque anni.

7.2 La durata dell'affidamento è portata a conoscenza di chiunque sia titolare di diritti sulle aree e sulle infrastrutture del comprensorio.

Misura 8 Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria

8.1 Per perseguire l'efficienza produttiva della gestione ed il contenimento dei costi per gli utenti, la programmazione del servizio di manovra ferroviaria deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive.

8.2 Ai fini di cui alla Misura 8.1, gli operatori comprensoriali, il GI, il Gestore Unico e le imprese ferroviarie interessate sottoscrivono, nel rispetto della riservatezza commerciale, un documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio (quale ad esempio un modello M53 "di comprensorio"), con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti.

8.3 Fermo restando l'obbligo di implementazione del regolamento (UE) n. 1305/2014, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Applicazioni telematiche per il trasporto merci del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 62/2006, il GI, le imprese ferroviarie, gli operatori comprensoriali ed il Gestore Unico sono tenuti, per quanto di rispettiva competenza, a perseguire l'interoperabilità delle relative piattaforme informatiche o la loro integrazione.

Misura 9 Accordo sui livelli di servizio (SLA)

9.1 Fermo restando quanto previsto dalla Misura n. 11.6.1 della delibera dell'Autorità n. 70/2014, i Gestori Unici adottano, entro 60 giorni dall'entrata in vigore del presente atto, un sistema di garanzia dei livelli di qualità del servizio da questi fornito almeno equivalente a quello previsto nello schema di contratto tipo Gestore Unico – Impresa Ferroviaria allegato al capitolo 5 del PIR, edizione luglio 2016, prevedendo, in fase di prima applicazione, un livello di penali pari ad almeno il 10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria.

9.2 I Gestori Unici pubblicano sui propri siti *web*, con cadenza mensile, i tempi complessivi e per singolo utente di espletamento delle attività contemplate nello schema di contratto tipo Gestore Unico – Impresa Ferroviaria allegato al capitolo 5 del PIR, edizione luglio 2016.

9.3 La presente Misura si applica anche nel caso in cui il servizio di manovra ferroviaria venga acquistato da un soggetto diverso da una impresa ferroviaria.

Misura 10 Metodi di determinazione delle tariffe

10.1 Al fine di garantire modalità omogenee di tariffazione dei servizi di manovra ferroviaria ed agevolare il confronto, da parte degli utenti del servizio, delle condizioni tecnico-economiche offerte nei vari comprensori, a decorrere dal 31 dicembre 2017 i listini delle tariffe praticate dai Gestori Unici devono riferirsi in particolare alle tipologie di prestazioni previste nel paragrafo 6.3.2 del PIR, edizione dicembre 2012.

10.2 Le modalità di tariffazione di cui alla Misura 10.1 devono essere impiegate, con la stessa decorrenza ivi indicata, anche per il servizio di manovra secondaria.

10.3 Resta ferma la possibilità per i Gestori Unici di prevedere supplementi per prestazioni aggiuntive o maggiorazioni derivanti dalle specificità degli impianti e dalla peculiarità delle operazioni richieste.

Misura 11 Gestore Unico di fatto

11.1 Le misure 4.1, 6, 8, 9 e 10 si applicano anche negli impianti in cui non risulta possibile perfezionare il ReCoMaF ai sensi della misura 5, ma il servizio di manovra continua ad essere svolto da un unico Gestore.

Misura 12 Norme applicabili

12.1 Ai fini del presente atto trovano applicazione le disposizioni di cui all'articolo 37, comma 14, del d.lgs. 112/2015.