

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

### RELAZIONE ISTRUTTORIA

#### 1. PROCEDIMENTO

##### 1.1. Fasi preliminari del procedimento.

Per un riepilogo del procedimento preliminare alla consultazione di cui alla delibera 133/2016, si rimanda alla Relazione illustrativa, Allegato B) alla suddetta delibera.

##### 1.2. Consultazione di cui alla Delibera 133/2016.

Sulla base dell'istruttoria svolta, 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 (nel seguito, anche GU) di detti impianti a partire dal 2013.

Su tale schema di misure regolatorie è stata effettuata la procedura di consultazione ai sensi dell'art. 5 del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, con individuazione nel 22 dicembre 2016 del termine per la presentazione di osservazioni e proposte da parte degli interessati e con proroga al 10 febbraio 2017 del termine (inizialmente fissato al 30 novembre 2016) di conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 30/2016.

Sulla base della valutazione delle osservazioni formulate in fase di consultazione, di cui viene dato conto nel seguito della presente relazione, è stato predisposto l'atto di regolazione, composto di 12 Misure regolatorie. Tali Misure si riferiscono a 13 impianti, che comprendono quelli inizialmente selezionati secondo i criteri stabiliti nelle delibere n. 30/2016 e 133/2016, con l'esclusione dell'impianto di Gallarate (Terminal Ambrogio) in quanto terminale privato con unico gestore ed unico cliente, come rilevato da alcuni *stakeholders* oltre che verificato dagli Uffici dell'Autorità nel corso del sopralluogo presso la citata infrastruttura.

**Sempre a proposito dell'ambito oggettivo di applicazione delle misure, l'Autorità valuterà, con riferimento alle osservazioni di alcuni *stakeholders* in relazione alla Misura 3 (vedi *infra*), se avviare un procedimento con il quale, previa verifica delle condizioni di applicabilità e consultazione dei soggetti interessati, estendere le misure ad ulteriori comprensori ferroviari.**

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 monitorarne gli effetti, anche in termini di integrazione efficiente della filiera logistica, assicurandone inoltre la coerenza con l’evoluzione del quadro normativo e regolamentare, nazionale ed europeo.

Nel seguito, per le singole Misure di regolazione, vengono riportate le principali osservazioni dei partecipanti alla consultazione e le conseguenti valutazioni dell’Autorità che hanno condotto alla formulazione del testo finale dell’atto di regolazione.

## 2. PRINCIPALI QUESTIONI OGGETTO DI INTERVENTO REGOLATORIO

Il **Capo I** dello schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione (“Obblighi generali”) conteneva 5 misure, rispettivamente rubricate:

- Misura 1 Oggetto della regolazione;
- Misura 2 Definizioni;
- Misura 3 Ambito di applicazione;
- Misura 4 Gestore Unico;
- Misura 5 Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati.

Il **Capo II** del medesimo schema di atto di regolazione (“Condizioni attuative”) includeva invece 6 misure, rispettivamente rubricate:

- Misura 6 Assegnazione dei locomotori di manovra di proprietà di RFI;
- Misura 7 Durata dell’affidamento del servizio di manovra ferroviaria;
- Misura 8 Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria;
- Misura 9 Accordo sui livelli di servizio (SLA);
- Misura 10 Metodi di determinazione delle tariffe;
- Misura 11 Norme applicabili.

Il testo di regolazione finale contiene una nuova Misura 11, “Gestore Unico di Fatto” e si compone quindi di complessive 12 misure di regolazione.

### CAPO I - Obblighi generali

#### 2.1. Misura 1 – Oggetto della regolazione

In assenza di osservazioni, la Misura 1 è interamente confermata nella sua versione originale.

#### 2.2. Misura 2 – Definizioni

##### 2.2.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente                     | Misura | Oggetto   |
|------------------------------|--------|---|
| Autorità portuale di Venezia | -      | Ritiene che l’Autorità di Sistema Portuale (AdSP)/Autorità Portuale (AP), che ex-lege è l’ente che amministra il bene porto nel quale può ricadere un comprensorio ferroviario, non sia riconducibile alla figura di operatore comprensoriale e conseguentemente non abbia titolo a concorrere a individuare il GU per come definito, ovvero il soggetto che necessariamente dovrebbe invece operare nell’ambito territoriale di cui è responsabile l’AdSP/AP.  |
| Autorità portuale di Venezia | -      | Nell’ipotesi che le “Misure” si ritengano riferibili anche al servizio ferroviario portuale, si concretizzerebbe in alcune realtà la modifica unilaterale di atti di affidamento di gestione del servizio, in danno di operatori che non mancherebbero di chiedere i danni, dei quali peraltro non potrebbe farsi carico l’AdSP/AP poiché non responsabile.   |
| Autorità portuale di Venezia | -      | Chiede di prevedere misure specifiche riferite ai porti tali da contemperare i principi di legge soprarichiamati, la natura di servizio di interesse generale ex-lege 84/94 del servizio ferroviario portuale ed il ruolo di regolazione delle AP/AdSP.   |
| Assiterminal                 | -      | Afferma che il servizio di manovre ferroviarie in ambito portuale è regolato mediante decreto del Ministro dei trasporti datato 4/4/1996 tra i c.d. servizi di interesse generale, di cui all’art. 6 comma 1 lett. c) della L. 84/94, e quindi l’argomento non pare di competenza regolatoria dell’Autorità (nel seguito, anche ART). L’attività di manovra dei carri ferroviari che si svolge in porto avviene generalmente su aree demaniali e utilizzando impianti non di proprietà di RFI, quindi non rientranti nella fattispecie individuata da ART al punto 1 della propria delibera n. 30/2016 del 23/3/2016. |

| Mittente                  | Misura | Oggetto   |
|---------------------------|--------|---|
| Quadrante Servizi         | 02.1 a | Chiede di specificare se la stazione ferroviaria di riferimento del comprensorio sia parte del comprensorio stesso, almeno nel caso in cui essa sia ad uso esclusivo.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 b | Chiede di specificare se un terminal allacciato alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (I.F.N.) è un impianto di servizio.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 c | Chiede di specificare se un terminal, di proprietà di R.F.I., allacciato ad una stazione ferroviaria "esclusiva e propria" a servizio del medesimo terminal sia un raccordo adatto per eseguire operazioni intermodali.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 c | Chiede di specificare se, in un sistema comprensoriale, un impianto utilizzato esclusivamente per eseguire operazioni intermodali (ferro-gomma) rappresenti un impianto intermodale raccordato.   |
| Dinazzano Po              | 02.1 d | Suggerisce che nella definizione di "operatore comprensoriale" il requisito di titolarità di diritti su porzioni del comprensorio ferroviario si possa soddisfare anche mediante idonei rapporti contrattuali (tra cui contratti di rete/accordi di programma tra i diversi operatori).   |
| FerCargo                  | 02.1 d | Chiede un maggior dettaglio nella definizione/qualificazione di "operatore comprensoriale".   |
| Unione Interporti Riuniti | 02.1 d | Chiede di specificare se per "operatore comprensoriale" si definisce RFI, il gestore di un terminal o qualsiasi soggetto proprietario di un'infrastruttura ferroviaria allacciata o raccordata con la I.F.N.  |
| Fercargo Manovra          | 02.1 d | Chiede di unificare il più possibile le definizioni di "Operatore Comprensoriale" rispetto al gergo e all'attuale sistema terminologico ferroviario.  |
| Quadrante Servizi         | 02.1 d | Chiede di specificare se le infrastrutture del comprensorio comprendono binari, scambi e segnalamento, e specificare inoltre se i locomotori ferroviari si qualificano come infrastrutture o mezzi operativi strumentali all'esecuzione dell'attività, e quale ruolo gioca il Sistema di gestione della Sicurezza.                        |
| Quadrante Servizi         | 02.1 d | Chiede di specificare se l'operatore comprensoriale sia un soggetto che provvede direttamente alla movimentazione dei treni oppure che si avvalga per tale attività di un soggetto terzo.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 d | Chiede di specificare se RFI sia un operatore comprensoriale.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 d | Chiede di specificare se il gestore di un Terminal sia operatore comprensoriale.  |
| Quadrante Servizi         | 02.1 d | Chiede di specificare se, nel caso in cui esista un terminal di proprietà di RFI, allora quest'ultimo sia operatore comprensoriale.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 d | Chiede di specificare se è qualificato operatore comprensoriale qualsiasi soggetto proprietario di un'infrastruttura ferroviaria allacciata o raccordata con la I.F.N..   |
| Interporto Padova SpA     | 02.1 f | Chiede, nel caso in cui il servizio di GU venga concesso ai proprietari dell'infrastruttura ricompresa all'interno del comprensorio ferroviario di riferimento, che non svolgono direttamente il servizio di manovra, di potersi servire di un Operatore per la manovra da scegliere mediante procedure trasparenti ad evidenza pubblica. |
| Quadrante Servizi         | 02.1 f | Chiede di specificare se, in base alla definizione di Gestore Unico, sia possibile per gli operatori comprensoriali non individuarne la figura.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 f | Chiede di chiarire se il Gestore Unico è deputato all'esercizio effettivo dei servizi di manovra nel comprensorio.  |
| Quadrante Servizi         | 02.1 f | Chiede di specificare se il ruolo di Gestore Unico coincide con quello di Operatore Unico dei servizi di manovra.   |
| Quadrante Servizi         | 02.1 f | Chiede di chiarire se per ESERCIZIO si intende esecuzione diretta dei servizi di manovra.   |

### 2.2.2. Valutazioni dell'Autorità

Il **compensorio ferroviario** è stato meglio definito, comprendendo le stazioni e gli impianti di proprietà del GI e sottolineandone l'appartenenza ad un porto, un interporto o ad una zona industriale/commerciale. Quest'ultima fattispecie è stata inserita nell'ottica di utilizzare, per quanto possibile, la terminologia contenuta nelle "Disposizioni, istruzioni e clausole contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali e assimilati" (di seguito: DICC) emanate dal Gestore dell'Infrastruttura (nel seguito, anche GI).

La definizione di **impianto di servizio** è stata puntualizzata sottolineando l'appartenenza a tale cluster, fra l'altro, delle infrastrutture portuali marittime (ai sensi dell'art. 13 comma 2 lett. g) del D.Lgs. 112/2015) in risposta alle osservazioni dell'Autorità portuale di Venezia e di Assiterminal relativamente alle competenze ART sui servizi di manovra in ambito portuale. In tale ambito, infatti, il servizio ferroviario (definito "servizio ferroviario portuale" ai sensi del D.M. 14 novembre 1994, attuativo dell'art. 6 della L. 84/1994) è incluso fra i servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale (secondo quanto stabilito dall'art. 1 del D.M. 4 aprile 1996), il cui affidamento e controllo sono assegnati all'Autorità di Sistema Portuale ai sensi dell'art.6, comma 4, lettera c) della stessa L. 84/1994, così come modificata dal D.Lgs.

169/2016. Tale individuazione di specifiche competenze in materia di affidamento e controllo, tuttavia, non determina assolutamente l'esclusione di competenze dell'Autorità, alla quale l'art. 37 comma 2 lettera a) del D.L. 201/2011 assegna il compito di garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie anche alle infrastrutture portuali, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori.

In modo più specifico, l'art 13 comma 9 e l'art. 37 del d.lgs. 112/2015 assegnano all'Autorità compiti di regolazione in materia di accesso ai servizi di cui al comma 2 dello stesso art. 13, tra i quali rientrano, come si è detto, i servizi forniti nelle infrastrutture portuali marittime collegate ai servizi ferroviari.

E' evidente che le competenze affidate dalle norme citate, all'AdsP da un lato ed all'Autorità dall'altro, devono essere esercitate nel rispetto dei rispettivi ruoli ed in un ottica di sistema che riconosca in capo alle AdSP il ruolo di regolazione del servizio ferroviario portuale, ma al contempo rimetta all'Autorità la definizione di una "cornice regolatoria" per tener conto della connessa esigenza di assicurare, a livello nazionale, un "approccio omogeneo" cui fa riferimento anche il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), varato dal Consiglio dei Ministri il 6 agosto 2015, allorché auspica un coordinamento a livello nazionale capace di proiettare, in ambito sovranazionale, le sfide e le potenzialità del sistema portuale italiano.

La definizione di **operatore comprensoriale** è stata oggetto di un'ampia revisione, alla luce delle numerose osservazioni orientate a chiarirne meglio il profilo. E' stato precisato che per "titolare di diritti su porzioni del comprensorio ferroviario" si intende il proprietario delle aree dove si svolge l'attività di manovra (in coerenza con le premesse della delibera 30/2016 e tenendo conto della durata potenzialmente illimitata del Regolamento comprensoriale), salvo la possibilità di delega dell'esercizio dei relativi diritti e dell'adempimento degli obblighi a titolari di diritto di uso o di godimento (locatari, concessionari etc.). Alla luce di tale precisazione, risultano chiaramente esclusi dal novero degli operatori comprensoriali il Gestore Unico o l'Operatore del servizio di manovra in quanto tali, così come le Imprese Ferroviarie (nel seguito, anche IF).

Nel caso dei porti, il proprietario è identificato con l'Autorità di sistema portuale, in quanto ente responsabile della gestione dei beni demaniali rientranti nell'ambito portuale.

Al fine di semplificare il processo decisionale relativo all'individuazione del Gestore Unico e alla approvazione del Regolamento comprensoriale (vedi infra misura 5.2), si è inoltre delimitata la definizione di operatore comprensoriale in modo da farvi rientrare solamente i soggetti più direttamente interessati all'efficienza del servizio di manovra. Rispetto alla definizione contenuta nel documento posto in consultazione, è stato previsto che le porzioni di comprensorio ferroviario prese in considerazione sono solamente quelle utilizzate, oltre che per attività di manovra, anche per attività di movimentazione merci (carico, scarico, trasbordo), sia che tale movimentazione sia finalizzata alla prosecuzione del trasporto, al deposito, o infine all'impiego della merce in uno stabilimento industriale. Si è inteso in questo modo circoscrivere la definizione ai titolari degli *assets* utilizzati nei processi, diversi dal servizio di trasporto ferroviario, immediatamente a valle o a monte rispetto al servizio di manovra. Per effetto di tale delimitazione, risultano pertanto esclusi dalla definizione di operatore comprensoriale, a titolo esemplificativo, i proprietari e/o gestori di raccordi base, di impianti per il deposito o la manutenzione di materiale rotabile, nonché il Gestore dell'infrastruttura.

La definizione di **Gestore unico**, soggetto al quale, nella versione sottoposta agli utenti, risultavano "*attribuite unitariamente le funzioni relative alla commercializzazione e all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario*", è stata complessivamente revisionata in maniera da dissipare alcuni dubbi emersi nel corso della consultazione, in riferimento al fatto che tale soggetto, individuato secondo i principi e i criteri dell'atto di regolazione, possa avvalersi di un ulteriore soggetto terzo, qualificabile come **Operatore di manovra**, al quale siano attribuibili funzioni relative al solo esercizio

del servizio di manovra ferroviaria. A quest'ultimo soggetto è stata pertanto dedicata una ulteriore definizione.

### 2.3. Misura 3 – Ambito di applicazione

#### 2.3.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente                      | Misura | Oggetto   |
|-------------------------------|--------|---|
| Interporto Centro Italia Orte | 03.1   | Estendere l'ambito di applicazione della delibera 30/2016 al comprensorio ferroviario di Orte (comprendente lo scalo della Stazione RFI di Orte e l'area interportuale adiacente), procedendo ad un affidamento unitario del servizio di manovra indipendentemente dalla proprietà delle aree, per garantirne la gestione efficiente, costituendo il comprensorio ferroviario "Centro Italia-Interporto Orte" un hub intermodale a servizio del corridoio europeo TEN-T1.   |
| Terminal Piacenza Intermodale | 03.1   | Escludere la società Terminal Piacenza Intermodale nell'ambito di applicazione della delibera in quanto raccordo privato con unico gestore e cliente.   |
| FerCargo                      | 03.1   | Chiede di estendere l'atto di regolazione anche per i punti di frontiera (transiti internazionali) per i quali è ancora necessaria la manovra ferroviaria e per i porti in funzione delle loro specificità. Per gli scali internazionali ad altissimo contenuto strategico ritiene che la funzione di GU debba rimanere in capo a RFI, la quale potrà ricorrere tramite procedure competitive aperte, all'affidamento in subappalto dei servizi a imprese terze. Ritiene inoltre che i Terminali o raccordi privati (esempio Gallarate-Ambrogio), con un unico gestore terminale e con unico cliente dovrebbero essere stralciati dalla lista prevista nell'ambito di applicazione. |
| FerCargo                      | 03.1   | Ritiene che i terminali o raccordi privati (esempio Gallarate-Ambrogio), con un unico gestore terminale e con unico cliente dovrebbero essere stralciati dalla lista prevista nell'ambito di applicazione.  |
| Autorità portuale di Venezia  | 03.1   | Ritiene che l'assetto che si prefigura nello schema di "Misure" dell'ART non sia adattabile alle eterogenee realtà portuali.  |
| RFI                           | 03.1   | Chiede di eliminare Gallarate dall'elenco dei comprensori ferroviari oggetto di schema di regolazione poiché non necessita più della figura del GU, come definito in accordo con i soggetti interessati ed ART in fase istruttoria.   |
| AssoFer                       | 03.1   | Ritiene che i terminali con un unico gestore (funzionante ed efficace) debbano essere stralciati dalla lista.   |
| Fercargo Manovra              | 03.1   | Ritiene necessario estendere la presente proposta a tutti gli impianti collegati alla rete nazionale (raccordi industriali, scali transfrontalieri, ecc.), dove insistono uno o più raccordi od operatori, per motivi di garanzia di sviluppi futuri.   |
| DB Rail                       | 03.1   | Ritiene poco utile mantenere gli impianti che hanno un solo operatore comprensoriale nell'ambito di applicazione della misura 3.  |
| DB Rail                       | 03.1   | Suggerisce che l'ambito di applicazione della misura 3 sia esteso a tutti i porti in considerazione della loro specificità e dell'interesse strategico che ricoprono. Le attività di manovra legate all'arrivo e alla partenza dei treni potrebbero essere di facile integrazione con la manovra interna al porto, pertanto l'individuazione di un unico soggetto in grado di operare sull'intero comprensorio portuale/ferroviario potrebbe generare un vantaggio sia operativo sia economico.   |
| Captrain                      | 03.1   | Suggerisce di comprendere nell'atto di regolazione i comprensori ferroviari in corrispondenza di valichi frontalieri, per quei transiti internazionali per i quali è necessaria la manovra ferroviaria: i comprensori ferroviari di Domodossola, di Tarvisio, del Brennero e di Villa Opicina. Per questi scali ritiene che la funzione di GU debba necessariamente rimanere in capo a RFI, la quale potrà eventualmente ricorrere, tramite procedure competitive aperte, all'affidamento in subappalto dei servizi a imprese terze.  |
| Rail Traction Company SpA     | 03.2   | Suggerisce di citare il contratto di Programma parte Investimenti tra il Ministero delle Infrastrutture ed RFI quale discriminante per aggiornare la lista degli impianti a GU (nel piano possono essere autorizzati interventi che rendono la manovra in un impianto indipendente dal GU).   |
| RFI                           | 03.2   | Ritiene che GI debba essere sempre consultato in caso di possibili modifiche all'ambito oggettivo di applicazione delle misure contenute nello schema di regolazione, anche in considerazione degli scenari di un potenziamento dell'assetto infrastrutturale e tecnologico.  |

#### 2.3.2. Valutazioni dell'Autorità

Dall'ambito di applicazione è stato escluso, come segnalato da più rispondenti alla consultazione, il terminal Gallarate (Terminal Ambrogio) in quanto terminale privato con unico gestore ed unico cliente.

Il Terminal Piacenza intermodale ha richiesto l'esclusione dell'impianto dall'elenco dei comprensori oggetto dell'ambito di applicazione in quanto raccordo privato con unico gestore e cliente. Si ritiene di non aderire alla richiesta in quanto trattasi comunque di comprensorio ferroviario con presenza, al proprio interno, di più operatori comprensoriali.

L'Autorità si riserva di ampliare o limitare l'ambito dei comprensori ferroviari oggetto di applicazione delle misure di regolazione in esito ad eventuali specifiche attività istruttorie, avviate autonomamente o su motivata segnalazione, con riferimento ad esempio ai casi in cui innovazioni tecnologiche conseguenti a investimenti infrastrutturali modificano in modo rilevante le modalità di svolgimento dell'attività di manovra.

In particolare, in relazione alle segnalazioni pervenute nel corso della consultazione relative agli impianti collocati in corrispondenza dei valichi di frontiera, di quelli comprendenti infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari e all'impianto di Orte, l'Autorità al momento non è in possesso delle necessarie conoscenze di dettaglio sull'organizzazione di tali impianti. Previ gli opportuni preliminari riscontri, valuterà pertanto se avviare uno specifico procedimento per estendere a tali impianti le misure di regolazione.

La Misura è stata inoltre modificata rispetto a quella posta in consultazione prevedendo che l'estensione o la restrizione dell'ambito di applicazione dell'atto di regolazione preveda, come richiesto dal GI, la sua previa consultazione. Analogamente si è ritenuto di includere nelle eventuali consultazioni preliminari, propedeutiche alla modifica dell'elenco dei comprensori interessati, le Autorità di Sistema Portuale.

## 2.4. Misura 4 – Gestore Unico

### 2.4.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente                  | Misura | Oggetto   |
|---------------------------|--------|---|
| FerCargo                  | 04.2   | Valuta positivamente la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi di riduzione di qualità del servizio e/o di incremento ingiustificato dei prezzi proposti dal GU alle IF.  |
| Unione Interporti Riuniti | 04.2   | Ritiene che il potere di mercato del Gestore Unico debba essere valutato anche localmente, e non solo su base nazionale.  |
| Fercargo Manovra          | 04.2   | Ritiene che la possibilità di autoproduzione debba essere garantita nelle modalità previste dal regolamento comprensoriale, ferma restando la convenienza operativa del comprensorio in termini di produttività e sicurezza d'esercizio.  |
| Fercargo Manovra          | 04.2   | Ritiene che il GU debba essere l'unico soggetto regolatore nell'ambito del comprensorio   |
| Quadrante Servizi         | 04.2   | Ritiene che il potere di mercato del Gestore Unico debba essere valutato anche localmente, e non solo su base nazionale   |
| Quadrante Servizi         | 04.2   | Osserva che l'operatore di manovra dovrebbe essere un soggetto distinto e indipendente dalle IF   |
| Quadrante Servizi         | 04.2   | Ritiene che si debba garantire l'indipendenza dell'operatore di manovra dalle Imprese Ferroviarie anche dal punto di vista del Sistema di Gestione della Sicurezza, valutando l'opportunità di una certificazione specifica per i servizi di manovra e disciplinando l'istituto dell'avvalimento, attualmente largamente utilizzato   |
| RFI                       | 04.3   | Ritiene il termine del 31/12/2017 entro il quale, per ciascun comprensorio, il servizio di manovra deve essere attribuito ad un GU non compatibile con le attività di programmazione e vendita di tracce. Considerando che il nuovo orario di servizio si avvia il 10 dicembre 2017, è importante che il GU sia nominato almeno entro il 30 settembre 2017 in modo da poter svolgere tutte le attività di definizione, allocazione e contrattualizzazione delle tracce con le IF, al fine di garantire continuità del servizio alle IF, senza necessità di procedere inizialmente ad una gestione ponte del soggetto unico che in quel momento eroga il servizio. |
| Fercargo Manovra          | 04.3   | Segnala che la scadenza del 30/4/2017 indicata al punto 4.3, conseguenza di quella del 31/3/2017 al punto 5.3, appare impossibile da rispettare, nel caso in cui la definizione di "operatore comprensoriale" comprendesse molti soggetti diversi.  |

## 2.4.2. Valutazioni dell’Autorità

Dalla Misura 4.1. è stata espunta la frase “*In ciascuno dei componenti ferroviari individuati dalla Misura 3*”, la specificazione “*in cui è presente più di un operatore comprensoriale*”, resa superflua dall’eliminazione dell’elenco del Terminale Gallarate (Terminal Ambrogio), il solo in cui era presente un unico operatore comprensoriale.

La Misura 4.2 specifica che il Gestore Unico, per i comprensori della Misura 3.1, è individuato ed opera nel rispetto dei principi e criteri misurabili ivi individuati (principi di trasparenza equità e non discriminazione, assicurando con criteri misurabili, la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti). Si è lasciato il solo riferimento alla norma generale sui criteri di indipendenza di cui all’art. 13, commi 4 e 5, del d.lgs 112/2015 non avendo gli Uffici ritenuto di poter accogliere la proposta avanzata da alcuni partecipanti alla consultazione di imporre che l’operatore di manovra sia un soggetto indipendente da una qualsiasi IF. L’attuale quadro normativo infatti, a differenza di quanto inizialmente previsto dal d.lgs. 188/2003 art. 20, non richiede in generale che la gestione dei servizi di manovra sia affidata a soggetti indipendenti dalle IF.

Nell’ambito della consultazione, Fercargo valuta positivamente la possibilità di ricorso all’autoproduzione, ma sembra ritenerla ammissibile soltanto nei casi di riduzione di qualità del servizio e/o di incremento ingiustificato dei prezzi proposti dal GU alle IF. Fercargo Manovra, inoltre sembra proporre che le modalità dell’autoproduzione siano disciplinate dal regolamento comprensoriale, salvaguardando “la convenienza operativa del comprensorio in termini di produttività e sicurezza dell’esercizio”.

Al riguardo, occorre innanzi tutto rilevare che ai sensi dell’art. 13 comma 2 del d.lgs. 112/2015 l’accesso alle “aree di manovra” deve essere fornito a tutte le imprese ferroviarie a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti; si ritiene inoltre che la regolazione, da parte dell’Autorità, dei servizi di manovra non debba orientarsi verso una logica di verifica analitica delle condizioni qualitative ed economiche offerte nei singoli impianti dai Gestori Unici e da eventuali soggetti che intendano operare in autoproduzione. Si ritiene piuttosto che il ricorso a quest’ultima vada considerato come un segnale di autoregolazione del mercato a fronte di perdite di efficienza del Gestore Unico, e come tale debba essere consentito in modo incondizionato, fatte salve le esigenze derivanti dalla sicurezza.

La Misura 4.3 sulla procedura di individuazione del Gestore unico e sulle relative tempistiche di esecuzione è stata stralciata dalla Misura 4 ed inclusa nella successiva Misura 5.

## 2.5. Misura 5 – Criteri di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati.

### 2.5.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente                  | Misura | Oggetto  |
|---------------------------|--------|--|
| Serfer (Genova)           | 05.2   | Propone di inserire criteri che consentano agli operatori comprensoriali di superare eventuali situazioni in cui l’assenza di un accordo unanime per la definizione e/o applicazione del Regolamento comprensoriale possa pregiudicare l’espletamento dei servizi di manovra. In assenza dell’unanimità tra gli operatori comprensoriali, si propone di adottare un criterio di maggioranza che permetta di superare le situazioni di inerzia e/o stasi decisionale. |
| Rail Traction Company SpA | 05.2   | Chiede di specificare che il regolamento comprensoriale, che definisce come specificato alla misura 5.4 le modalità di individuazione del GU, sia condiviso con le IF afferenti al comprensorio stesso con propri treni.   |
| FerCargo                  | 05.2   | Chiede di disciplinare una maggiore partecipazione e coinvolgimento delle IF al processo di selezione del GU attraverso il Regolamento comprensoriale.   |
| Unione Interporti Riuniti | 05.2   | Chiede di specificare se il "regolamento comprensoriale", che rappresenta il documento guida per il GU, vada sottoscritto anche dalle IF e dagli M.T.O operanti nel comprensorio.  |



| Mittente                      | Misura | Oggetto   |
|-------------------------------|--------|---|
| RFI                           | 05.2   | Suggerisce di introdurre nel “Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria” un principio che soccorra all’ipotesi di mancato unanime accordo tra i soggetti coinvolti, portatori di interessi di un specifico impianto, nell’individuazione delle scelte organizzative, decisionali, informative e di pianificazione. In particolare, si ritiene che in caso di mancato accordo per la nomina del GU, lo stesso debba essere individuato tra gli operatori comprensoriali sulla base del criterio dei maggiori volumi realizzati (numero di treni manovrati/traffico gestito).  |
| Fercargo Manovra              | 05.2   | Ritiene che l’individuazione del GU debba coinvolgere tutti gli attori del comprensorio che hanno interesse nel servizio di manovra.  |
| Fercargo Manovra              | 05.2   | Ritiene che il “Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria” debba prevedere riferimenti a documenti già funzionali nel sistema ferroviario nazionale (M47, Fascicolo Raccordo, M53, ecc..)  |
| Fercargo Manovra              | 05.2   | Ritiene che il GI debba essere coinvolto come soggetto tecnico nella redazione del Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria   |
| Captrain                      | 05.2   | Chiede di disciplinare una maggiore partecipazione e coinvolgimento delle IF al processo di selezione del GU attraverso il Regolamento comprensoriale, dando il massimo rilievo ai processi di adozione e di revisione/modifica dei Regolamenti comprensoriali. A tale proposito, suggerisce un possibile procedimento di adozione del Regolamento comprensoriale: gli operatori comprensoriali, con procedure trasparenti, non discriminatorie, definiscono una proposta di Regolamento comprensoriale. Questa viene trasmessa, entro 7 giorni, dagli operatori comprensoriali all’ART che avvia una consultazione pubblica sulla proposta, che deve concludersi entro un tempo ragionevolmente breve (2-3 mesi). L’ART, tenendo conto delle osservazioni presentate dalle IF e da RFI, nonché delle eventuali controdeduzioni degli operatori comprensoriali, impone eventuali modifiche e integrazioni alla proposta iniziale di Regolamento comprensoriale, che, eventualmente modificato e integrato, entra in vigore con un provvedimento formale dell’ART. |
| Quadrante Servizi             | 05.2   | Chiede di definire in base a quali criteri (rappresentatività, maggioranza) l’insieme degli operatori comprensoriali assume le decisioni in merito ai servizi di manovra ed al relativo Gestore Unico   |
| Quadrante Servizi             | 05.2   | Chiede di specificare se il regolamento va sottoscritto anche dalla Imprese Ferroviarie e dagli operatori multimodali operanti nel comprensorio   |
| Quadrante Servizi             | 05.2   | Chiede di chiarire il ruolo delle Imprese Ferroviarie nella formazione del regolamento, nonché la loro eventuale qualificazione di operatori comprensoriali   |
| RFI                           | 05.3   | Non ritiene chiaro chi, con quali modalità e a partire da quale momento, debba farsi promotore delle attività preliminari necessarie per pervenire all’emanazione del “Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria”, visti i molteplici operatori comprensoriali coinvolti.  |
| FerCargo                      | 05.4 b | Suggerisce di dare il massimo rilievo ai processi di adozione e di revisione/modifica dei Regolamenti comprensoriali. Le IF sono gli acquirenti dei servizi oggetto della misura di regolazione e la loro partecipazione nella fase di definizione dei Regolamenti comprensoriali avrà la funzione di valorizzare il ruolo chiave che i servizi di manovra svolgono nella concorrenzialità del mercato dei servizi di trasporto ferroviario.  |
| Fercargo Manovra              | 05.4 b | Ritiene che il Regolamento comprensoriale debba prevedere aggiornamenti periodici a scadenza fissa in funzione di nuovi insediamenti ed evoluzioni normative  |
| Captrain                      | 05.4 b | Ritiene che, per le modifiche sostanziali del Regolamento comprensoriale, le IF dovrebbero aver diritto a presentare osservazioni, nel contesto di una consultazione pubblica indetta dall’ART con eventualmente integrazione o emendamento del Regolamento alle luce delle sue risultanze.   |
| Terminal Piacenza Intermodale | 05.4 c | Individuare con incarico gratuito il soggetto rappresentante gli operatori comprensoriali.  |
| Serfer (Genova)               | 05.4 c | Nel caso non si raggiunga un accordo sul regolamento comprensoriale, ovvero sull’affidamento dell’attività di manovra ad uno degli operatori comprensoriali, suggerisce che le modalità di affidamento del servizio siano definite da parte di un soggetto affidante, individuato tra gli operatori comprensoriali in base al “criterio della prevalenza” (volumi di attività, fatturato, etc.).  |
| FerCargo                      | 05.4 c | Ritiene che l’individuazione del soggetto che rappresenta gli operatori comprensoriali debba essere fatta con incarico gratuito.  |
| RFI                           | 05.4 c | Chiede un pronunciamento dell’ART sulla compatibilità - limitatamente ai comprensori ferroviari rientranti nell’ambito di applicazione - della figura di Organo di gestione descritta nelle DICC (Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali per la costruzione e l’esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati) con il modello a Gestore Unico. Senza un chiarimento potrebbero insorgere criticità nei casi in cui la designazione degli Organi di gestione operi in forza di contratti aventi una vigenza superiore all’orizzonte fissato dallo schema di atto di regolazione di cui all’allegato A della Delibera n. 133/2016, che fissa l’individuazione del GU entro la fine del prossimo anno.  |
| AssoFer                       | 05.4 c | Ritiene che l’individuazione del soggetto che rappresenta gli operatori comprensoriali debba essere fatta con incarico gratuito.  |
| Fercargo Manovra              | 05.4 c | Chiede di tenere conto delle disposizioni del GI nell’individuazione del soggetto rappresentante degli Operatori comprensoriali.  |

| Mittente                      | Misura | Oggetto  |
|-------------------------------|--------|--|
| Captrain                      | 05.4 c | Osserva che il medesimo soggetto indicato nel Regolamento comprensoriale dovrebbe essere il rappresentante unico degli operatori comprensoriali anche nei rapporti con le IF.  |
| Quadrante Servizi             | 05.4 c | Chiede di specificare se il soggetto che rappresenta gli operatori comprensoriali (mis. 5,4 lett. c) possa essere il Gestore Unico stesso  |
| Terminal Piacenza Intermodale | 05.4 d | Eliminare l'obbligo di gara pubblica per i raccordi privati, mantenerla solo per raccordi interamente pubblici.  |
| Serfer (Genova)               | 05.4 d | Per la gestione di particolari progetti di investimento tesi allo sviluppo e rilancio del comprensorio, suggerisce che l'identificazione del GU possa attuarsi mediante l'affidamento del servizio di manovra a soggetti terzi (diversi dagli operatori comprensoriali) che si impegnino alla realizzazione di detti progetti di investimento (anche in forma di associazione) assumendosi una parte del rischio connesso. |
| Unione Interporti Riuniti     | 05.4 d | Chiede di specificare se l'affidamento può esser concesso ad uno o più operatori comprensoriali (anche raggruppati con contratto di Rete).   |
| Unione Interporti Riuniti     | 05.4 d | Chiede di specificare se il GU, al quale sono attribuite funzioni relative alla commercializzazione, può espletare l'esercizio del servizio di manovra ferroviaria attraverso modelli di contratti di rete in cui le attività siano svolte da un operatore comprensoriale facente parte la rete.   |
| Unione Interporti Riuniti     | 05.4 d | Ritiene che sia elemento di competitività il fatto che l'operatore comprensoriale, o il soggetto terzo, sia scelto in funzione della capacità di garantire e favorire una sinergia operativa nella gestione degli impianti di servizio o raccordato, anche nell'ottica di soddisfare il nuovo approccio del regolamento europeo "REGULATION (EU) No 913/2010".   |
| RFI                           | 05.4 d | Alla lettera d) sembrerebbe che l'adozione di procedure selettive per l'individuazione del GU sia prevista solo nell'ipotesi in cui l'affidamento avvenga a favore di un terzo, diverso dagli operatori comprensoriali, mentre al punto 2.2.2 della Relazione Illustrativa siffatta prescrizione sembrerebbe valevole anche nel caso di scelta del GU tra gli operatori comprensoriali.                                    |
| AssoFer                       | 05.4 d | Ritiene che l'affidamento possa esser dato ad uno o più operatori comprensoriali - anche raggruppati con contratto di Rete - in maniera tale che il GU possa esercitare il servizio di manovra ferroviaria attraverso modelli di contratti di rete in cui le attività siano svolte da un operatore comprensoriale facente parte della sua rete.  |
| AssoFer                       | 05.4 d | Chiede di permettere al GU di esercitare il servizio di manovra ferroviaria attraverso modelli di contratti di rete in cui le attività siano svolte da un operatore comprensoriale facente parte della sua rete.   |
| Fercargo Manovra              | 05.4 d | Segnala di individuare una forma giuridica di aggregazione, simile all'istituto del Consorzio (anche usando lo strumento contratto di rete - supporto giuridico Legge n. 33 del 09.04.2009 ), per l'individuazione del Gestore Unico, qualora scelto fra gli operatori comprensoriali.   |
| DB Rail                       | 05.4 d | Suggerisce che tra i criteri di scelta per l'individuazione del GU costituisca titolo preferenziale la possibilità di un candidato ad operare in autonomia senza dover subappaltare l'esecuzione del servizio di manovra o demandare la certificazione del proprio personale e/o dei propri mezzi a un'impresa ferroviaria, creando potenziali limitazioni alla sua indipendenza.  |
| Captrain                      | 05.4 d | Nell'individuazione del GU auspica che, per garantire imparzialità nell'accesso ai servizi di manovra, a beneficio di una corretta competizione tra le imprese, la funzione di GU non possa essere assunta direttamente da un'impresa ferroviaria.   |
| Captrain                      | 05.4 d | Ritiene che il Regolamento Compensoriale debba consentire l'affidamento della funzione di GU ad un operatore comprensoriale solo nei casi in cui non sia stato possibile procedere a una procedura competitiva di selezione per assenza di manifestazioni di interesse da parti di soggetti terzi.   |
| Captrain                      | 05.4 d | Ritiene che, nel caso in cui non sussistano le condizioni per l'espletamento, da parte degli operatori comprensoriali, di una procedura aperta di selezione, la funzione di Gestore Unico debba essere affidata ad uno solo (e non, come proposto nello schema di atto di regolazione, anche a più di uno) degli operatori comprensoriali.   |
| Captrain                      | 05.4 d | Auspica che, prima della procedura per la selezione competitiva dell'operatore che ricoprirà le funzioni di GU, gli operatori comprensoriali siano tenuti a consultare le IF, soprattutto quelle che sono solite fruire dei servizi di manovra.  |
| Captrain                      | 05.4 d | Chiede di prevedere in capo agli operatori comprensoriali un obbligo di dare adeguata, preventiva, pubblicità e informazione dell'indizione della procedura selettiva del GU in ciascun comprensorio ferroviario.  |
| Quadrante Servizi             | 05.4 d | Chiede di chiarire se lo strumento del Contratto di Rete ( supporto giuridico Legge n. 33 del 09.04.2009 ) può essere la chiave per soddisfare non solo le misure regolatorie ma anche per definire perimetro d'azione del comprensorio ferroviario, nonché l'identificazione degli operatori comprensoriali   |
| Quadrante Servizi             | 05.4 d | Chiede di chiarire se il Gestore Unico debba essere scelto tra gli operatori comprensoriali.   |
| Quadrante Servizi             | 05.4 d | Chiede di specificare se, in base ai contenuti della mis. 5,3 lett.d, sia possibile uno scenario con 2 Gestori Unici.  |

| Mittente                      | Misura | Oggetto  |
|-------------------------------|--------|--|
| Quadrante Servizi             | 05.4 e | Chiede di specificare il ruolo dei proprietari degli impianti raccordati nell'ambito del processo di formazione del regolamento e di individuazione del Gestore Unico dei servizi di manovra, nonché la definizione dell'obbligo di garantire l'accesso del Gestore Unico a tutti gli impianti del comprensorio. |
| Quadrante Servizi             | 05.4 f | Chiede di specificare il rapporto fra la qualificazione di bene essenziale attribuita ai locomotori messi a disposizione da RFI e l'esigenza di adeguare tali mezzi alle più recenti normative di sicurezza.   |
| Terminal Piacenza Intermodale | 05.4 i | Il GU deve dare idonea garanzia di affidabilità economica/garanzia finanziaria.  |
| FerCargo                      | 05.4 i | Ritiene che il Gestore Unico debba dare idonea garanzia di affidabilità economica e garanzia finanziaria.  |
| AssoFer                       | 05.4 i | Chiede che il GU debba dare idonea garanzia di affidabilità economica/garanzia finanziaria.  |

### 2.5.2. Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento alla Misura 5.2, alcune osservazioni hanno riguardato la preoccupazione che in fase decisionale non si giunga a stabilire un criterio di adeguata rappresentatività tra gli operatori comprensoriali, o comunque non si riesca a pervenire a un'intesa unanime nella individuazione del Gestore Unico e nella definizione del "Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria" (nel seguito: ReCoMaF).

Con riferimento a tale problematica, al fine di rendere più agevole la convergenza su una decisione da parte degli operatori comprensoriali, si è modificata la Misura 5.2 stabilendo che, 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 in arrivo e partenza dal comprensorio nell'anno precedente.

Si è inoltre ritenuto opportuno garantire il coinvolgimento delle IF interessate, attraverso una consultazione sul ReCoMaF prima della sua approvazione finale, il cui termine è stato pertanto posticipato al 31 maggio 2017, con conseguente trasmissione all'Autorità.

In relazione alla possibilità che non si raggiunga una convergenza sufficiente ad approvare il ReCoMaF con le maggioranze richieste, si è chiarito che in tale caso si andrà verso il superamento del regime di Gestore Unico, consentendo anche ad altri di soggetti di effettuare il servizio di manovra, non soltanto in autoproduzione ma anche a favore di terzi. Tale disposizione risponde alla considerazione che in ogni caso il regime di Gestore Unico implica una limitazione della concorrenza, e come tale deve essere quanto meno giustificata da un ampio consenso tra gli operatori comprensoriali nella individuazione del GU e sulle principali modalità di pianificazione e di espletamento del servizio.

Ai fini di promuovere la redazione del ReCoMaF da parte degli operatori comprensoriali, si è individuato, quale soggetto tenuto ad assumere l'iniziativa, l'operatore comprensoriale con la quota più elevata di traffico merci in arrivo e partenza. Lo stesso soggetto dovrà curare la suddetta procedura di consultazione delle IF.

In accoglimento della richiesta di istituzionalizzazione del processo di revisione del ReCoMaF, avanzato da numerosi *stakeholders*, la Misura 5.7 stabilisce che ogni modifica del ReCoMaF segue il procedimento individuato dalle misure 5.3, 5.4 e 5.5.

Con riferimento al contenuto minimo del ReCoMaF (ex Misura 5.4, ora Misura 5.8), è stato innanzi tutto chiarito il ruolo del soggetto rappresentativo degli operatori comprensoriali. L'individuazione di tale soggetto è funzionale alla gestione della procedura selettiva per l'affidamento del servizio ad un soggetto terzo, per cui non si ravvede la necessità di una sua individuazione qualora si opti per l'affidamento del servizio ad uno degli operatori comprensoriali o ad una aggregazione di essi. Non si ritiene di potere accettare la proposta di alcuni *stakeholders* di effettuare l'affidamento dell'incarico al suddetto soggetto rappresentativo a titolo gratuito, in quanto si ritiene che tra le attività a suo carico, svolte per conto degli

operatori comprensoriali, (ad esempio l'organizzazione della gara per l'affidamento dell'incarico di Gestore Unico) ve ne possano essere senz'altro alcune associate ad oneri economici. Nel caso di comprensorio ferroviario comprendente infrastrutture portuali marittime, il suddetto soggetto rappresentativo non può che coincidere con l'Autorità di sistema portuale, visto quanto disposto dalla legge 84/1994 s.m.i. art. 6 comma 10.

Nel caso di affidamento, da parte del Gestore Unico, del solo esercizio di manovra ferroviaria ad uno o più operatori di manovra, anche in considerazione di quanto precedentemente illustrato nel paragrafo 2.2.2, viene specificato che le modalità di tale affidamento devono essere rispettose dei principi e criteri della Misura 4.1.

In relazione alla richiesta di alcuni partecipanti alla consultazione, di chiarire il rapporto tra l'atto di regolazione in esame e le *"Disposizioni, istruzioni e clausole contrattuali per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali industriali ed assimilati"* emanate da RFI (DICC), merita osservare che le funzioni del soggetto rappresentativo degli operatori comprensoriali, sopra illustrate, sono solo in piccola parte sovrapponibili con quelle del Gestore Comprensoriale Unico di cui all'articolo 31 delle DICC, ferma restando naturalmente la possibilità che in casi specifici i due ruoli possano sommarsi in uno stesso soggetto.

In relazione al caso in cui il ruolo del Gestore Unico è svolto da più operatori comprensoriali, sono stati indicati a titolo esemplificativo alcuni istituti giuridici utilizzabili per formalizzare il rapporto di collaborazione che deve instaurarsi tra gli stessi, attingendo a fattispecie ricorrenti quali il contratto di rete ai sensi della legge n. 33/2009.

Sempre con riferimento alle modalità di individuazione del Gestore Unico, RFI ha chiesto di chiarire per quale motivo l'adozione di procedure selettive per l'individuazione del GU sia prevista solo nell'ipotesi in cui l'affidamento avvenga a favore di un terzo, diverso dagli operatori comprensoriali, mentre al punto 2.2.2 della Relazione Illustrativa allegata alla delibera 133/2016 siffatta prescrizione sembrerebbe valevole anche nel caso di scelta del GU tra gli operatori comprensoriali. Al riguardo occorre precisare che, anche nel caso di individuazione del GU tra gli operatori comprensoriali, essa non può prescindere da una valutazione comparativa dell'efficienza produttiva della gestione e del costo del servizio, come risulta dal richiamo al "rispetto dei criteri misurabili di cui alla Misura 4.1" (è stato corretto l'errore materiale contenuto nello schema di atto di regolazione sottoposto a consultazione, che faceva riferimento alla Misura 5.1). L'affidamento a un soggetto terzo, tuttavia, richiede una maggiore proceduralizzazione della suddetta valutazione comparativa, motivo per cui si è utilizzato solo in questo caso l'espressione "procedura selettiva".

La definizione del termine per la conclusione della procedura di individuazione del Gestore Unico e per l'attribuzione allo stesso del servizio di manovra ferroviaria, precedentemente oggetto della misura 4.3, è stata ora inserita nell'ambito del contenuto obbligatorio del ReCoMaF. Con riferimento alla proposta di RFI ai anticipare al 30 settembre 2017 il termine per l'attribuzione del servizio di manovra ferroviaria al Gestore Unico, si osserva che stante la scadenza fissata per il perfezionamento del ReCoMaF sia necessario prevedere un periodo di almeno sei mesi per l'espletamento delle procedure selettive del Gestore Unico.

Contestualmente alla fissazione del termine ultimo per la individuazione del Gestore Unico, si è precisato, in relazione alle osservazioni presentate dall'Autorità Portuale di Venezia e di RFI relative al possibile impatto sui contratti di affidamento vigenti, che tali contratti sono fatti salvi sino alla naturale scadenza degli stessi.

## **CAPO II – Condizioni attuative**

## 2.6. Misura 6 – Assegnazione di locomotori di manovra di proprietà di RFI.

### 2.6.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente   | Misura     | Oggetto   |
|--|------------|---|
| Dinazzano Po (Gestore Unico Ravenna in ATI con Serfer) - | 06 Capo II | Suggerisce di regolamentare le modalità di eventuale subentro di un nuovo gestore al termine dell' affidamento del servizio, prevedendo un obbligo di subentro/riscatto al fine di garantire il recupero degli investimenti realizzati e non ammortizzati del materiale rotabile acquisito dal precedente gestore.  |
| Dinazzano Po (Gestore Unico Ravenna in ATI con Serfer) - | 06 Capo II | Suggerisce di mettere a disposizione, da parte del gestore dell'infrastruttura, depositi e locali da utilizzare dal GU per le proprie esigenze organizzative (ricovero locomotori, spogliatoi, ecc.) e per soddisfare gli obblighi connessi ai rapporti di lavoro con i dipendenti.   |
| AssoFer  | 06 Capo II | Ritiene di interesse strategico se venisse chiaramente identificata l'area della manutenzioni, siano esse predittive, preventive o correttive per le criticità nella funzionalità e conformità dei rotabili.  |
| Quadrante Servizi  | 06 Capo II | Chiede di definire il ruolo del Gestore Unico nell'effettuazione delle cosiddette "manovre ferroviarie accessorie", che possono essere commissionate da MTO o dai titolari di impianti raccordati.  |
| Terminal Piacenza Intermodale                            | 06.1       | Aggiungere la possibilità di assegnazione delle locomotive di manovra di RFI anche in noleggio, a prezzi concorrenziali, con eventuale patto di riacquisto.   |
| FerCargo   | 06.1       | Chiede di aggiungere la possibilità di assegnazione delle locomotive di manovra di RFI anche in noleggio (a prezzi concorrenziali) con eventuale patto di riacquisto.   |
| FerCargo   | 06.1       | Ritiene che, in caso di alienazione dei locomotori di manovra, RFI debba garantire al GU l'accesso pieno e non discriminatorio a tutta la documentazione burocratica, di sicurezza e alle parti di ricambio, in modo che il GU possa avere adeguata assistenza da parte di RFI nelle attività di manutenzione e riparazione.  |
| FerCargo   | 06.1       | Ritiene che, in caso di locazione, debba essere resa disponibile documentazione e parti di ricambio in quantità adeguata, mentre i canoni, volti al recupero, da parte di RFI, dei costi sostenuti per l'adeguamento dei locomotori, possono prevedere un recupero dei costi applicando l'interesse legale distribuito nell'arco di 10 anni.  |
| FerCargo   | 06.1       | Segnala la necessità di garantire la continuità del servizio di manovra, vista la complessità e i costi ingenti per gli operatori per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza (Decreto ANSF 1/2015, adeguamento dei sistemi entro il 1/1/2018) riguardo i locomotori in uso e da assegnare (proroga ANSF?).  |
| AssoFer  | 06.1       | Chiede di garantire la possibilità di assegnare le locomotive di manovra di RFI anche in noleggio (a prezzi concorrenziali) con eventuale patto di riacquisto.  |
| Captrain   | 06.1       | In caso di alienazione dei locomotori di manovra, ritiene che RFI dovrebbe garantire al GU l'accesso pieno e non discriminatorio a tutta la documentazione necessaria per fini di sicurezza e burocratici e alle parti di ricambio.   |
| Captrain   | 06.1       | In caso di locazione dei locomotori di manovra, ritiene che RFI dovrebbe garantire al GU l'accesso pieno e non discriminatorio a tutta la documentazione necessaria per fini di sicurezza e burocratici e alle parti di ricambio nonché adeguata assistenza nelle attività di manutenzione e riparazione. I canoni di locazione consentiranno a RFI di recuperare i costi sostenuti per l'adeguamento dei locomotori esclusivamente attraverso l'applicazione di una maggiorazione pari al saggio di interesse legale (non di mora) distribuito nell'arco di 10 anni. |
| Unione Interporti Riuniti                                | 06.1 c     | Chiede di specificare meglio la clausola di subentro  |
| Quadrante Servizi  | 06.1 c     | Con riguardo al punto c della misura 6, chiede di specificare meglio cosa si intende per "clausola di subentro"   |

### 2.6.2. Valutazioni dell'Autorità

Al fine di chiarire e di meglio specificare il contenuto della "clausola di subentro", come richiesto da alcuni partecipanti alla consultazione, si è precisato che essa condiziona il passaggio di titolarità dei locomotori al riconoscimento, da parte del soggetto che subentra al termine del contratto, di un importo che consenta il recupero degli investimenti realizzati ed eventualmente non ammortizzati.

Con riferimento alla proposta, avanzata da alcuni partecipanti alla consultazione, di prevedere ulteriori formule contrattuali quale quella del noleggio con eventuale patto di riacquisto, si è ritenuto non necessario modificare il testo della misura in quanto esso già consente a RFI di adottare modalità di assegnazione dei locomotori diverse da quelle descritte, se ritenute più efficienti.

E' stato infine introdotto un termine per la comunicazione, da parte di RFI, delle modalità di assegnazione dei locomotori da essa stabilite, e della relativa tempistica. Tale termine è stato coordinato con quello previsto dalla Misura 5 per la definizione del ReCoMaF.

## 2.7. Misura 7 – Durata dell'affidamento del servizio di manovra ferroviaria.

### 2.7.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente   | Misura | Oggetto  |
|--|--------|--|
| Serfer (Genova)  | 07.1   | Ritiene necessario prevedere una durata adeguata degli affidamenti, pari almeno a 5 anni, al fine di garantire la sostenibilità degli investimenti richiesti per l'approvvigionamento degli asset funzionali allo svolgimento del servizio.  |
| Dinazzano Po (Gestore Unico Ravenna in ATI con Serfer) - | 07.1   | Propone una durata di affidamento del servizio di manovra per un periodo di almeno 5 anni, termine minimo per ammortizzare i costi di acquisto delle locomotive e dell'immissione di una nuova testa di serie.   |
| AssoFer  | 07.1   | Ritiene opportuno allineare la durata minima del contratto di manovra agli effettivi investimenti fatti da parte dei diversi soggetti interessati.   |
| Fercargo Manovra   | 07.1   | Ritiene troppo esiguo il limite massimo di 5 anni per l'affidamento del servizio di manovra ferroviaria, impedendo un reale miglioramento del materiale rotabile, non essendo la Misura 6 sufficiente a garantire un necessario rinnovamento del parco locomotive di manovra oggi presenti in Italia, per cui suggerisce un periodo di affidamento non inferiore ai 10 anni. |
| Captrain   | 07.1   | Alla luce di un'auspicabile turnazione degli operatori nella funzione di GU nei vari comprensori ferroviari, anche nell'ottica di assicurare qualità ed efficienza dei servizi di manovra, osserva che l'affidamento non dovrebbe avere durata superiore al triennio.  |
| Quadrante Servizi  | 07.1   | Chiede di valutare l'adeguatezza del termine massimo di 5 anni per la durata dei contratti relativi all'affidamento dei servizi di manovra, stanti gli ingenti investimenti necessari per l'adeguamento dei locomotori alle normative ANSF   |

### 2.7.2. Valutazioni dell'Autorità

La previsione di una durata dell'affidamento compresa tra 3 e 5 anni appare un buon punto di equilibrio tra l'esigenza di garantire la sostenibilità degli investimenti, evidenziata da alcuni attuali Gestori Unici, e le esigenze, evidenziate da alcune Imprese Ferroviarie sia nella Call for Inputs che nella consultazione avviata con del. 133/2016, di consentire l'ingresso di nuovi operatori nel mercato del servizio di manovra. Si è ritenuto pertanto di non modificare la misura 7.

## 2.8. Misura 8 (ed ex Misura 5.4.g) - Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria.

### 2.8.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente        | Misura | Oggetto   |
|-----------------|--------|---|
| Serfer (Genova) | 08.2   | Ritiene necessario individuare un soggetto avente ruolo e funzioni di coordinamento della programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria tra i sottoscrittori del documento M53 "di comprensorio".  |
| Serfer (Genova) | 08.2   | Il documento unico di programmazione dei servizi ferroviari deve tutelare la riservatezza commerciale relativamente ai dati di traffico di ciascuna IF e operatore comprensoriale.  |
| RFI             | 08.2   | Chiede di subordinare all'approvazione del GI il documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio M53, garantendo la coerenza tra tale documento M53 -redatto esclusivamente tra GI ed IF - ed il contesto infrastrutturale e di traffico del nodo ferroviario o della linea in cui l'impianto si trova. |
| AssoFer         | 08.2   | Nelle pianificazioni preventive della stima della capacità produttiva che un impianto può garantire, chiede che si tenga conto in via predittiva delle criticità che sopraggiungono nella gestione operativa, via via che il livello di saturazione dell'impianto raggiunge il suo culmine.                                 |

| Mittente                      | Misura | Oggetto   |
|-------------------------------|--------|---|
| Fercargo Manovra              | 08.2   | Richiede di considerare l'M53 integrato sufficiente ai fini dell'applicazione della Misura 8, in quanto la programmazione dei tempi di manovra ai fini di recuperi di capacità del sistema porti e interporti complessi dipende frequentemente da fattori esogeni alla componente ferroviaria e l'idea di normare in maniera rigida una piccola componente della supply-chain (l'ultimo miglio ferroviario) rischia di non realizzarsi nei fatti. |
| Quadrante Servizi             | 08.2   | Chiede di chiarire se il documento di programmazione citato nella mis.8 possa essere il Mod. M53 integrato di RFI.  |
| Interporto Centro Italia Orte | 08.3   | Per una migliore gestione delle infrastrutture e macchine/mezzi, suggerisce un monitoraggio/gestione software che colleghi i vari asset, facente capo ad un'unica cabina di regia anche mediante l'adozione diffusa di sensoristica ed una gestione telematica.   |
| Unione Interporti Riuniti     | 08.3   | Chiede di uniformare gli strumenti informatici, ad esempio mettendo a disposizione il sistema PICMOVE di RFI. Promuovere il PICMOVE ad anello di giunzione tra le informazioni in tempo reale della circolazione dei treni nella rete e il contesto operativo del comprensorio, in cui tutte le imprese ferroviarie siano obbligate ad interfacciarsi con i sistemi propri di gestione di circolazione, fornendo tutti i dati relativi al treno.  |
| AssoFer                       | 08.3   | Chiede di uniformare gli strumenti informatici ad esempio mettendo a disposizione il sistema PICMOVE di RFI. Promuovere il PICMOVE ad anello di giunzione tra le informazioni in tempo reale della circolazione dei treni nella rete e il contesto operativo del comprensorio, in cui tutte le IF siano obbligate ad interfacciarsi con i sistemi propri di gestione di circolazione, fornendo tutti i dati relativi al treno.                    |

### 2.8.2. Valutazioni dell'Autorità

Nella misura 8.2 si è previsto che il documento di programmazione dei servizi ferroviari in arrivo e in partenza, e delle operazioni da svolgere dopo l'arrivo e prima della partenza, attualmente denominato M53 integrato e predisposto da RFI con il coinvolgimento dei gestori dei terminal, venga sottoscritto anche dagli operatori comprensoriali, dal Gestore Unico e dalle IF interessate. Ciò al fine di responsabilizzare tutti i soggetti coinvolti al rispetto degli orari previsti, anche in funzione dell'applicazione delle penali.

Al riguardo si ritiene opportuno precisare, come suggerito da Serfer nell'ambito della consultazione, che le modalità di attuazione di tale misura devono salvaguardare le esigenze di riservatezza commerciale relative ai dati di traffico di ciascuna IF e operatore comprensoriale. Ciò potrà avvenire, ad esempio, con la consegna da parte del GI alle IF, al Gestore Unico e agli operatori comprensoriali, e la sottoscrizione da parte di questi, di versioni parziali del documento, contenenti le informazioni di rispettiva competenza.

## 2.9. Misura 9 (ed ex Misure 5.4.h e 5.4.i.6) - Accordo sui livelli di servizio (SLA).

### 2.9.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente                      | Misura | Oggetto  |
|-------------------------------|--------|--|
| Serfer (Genova)               | 09.1   | Ritiene che l'eventuale obbligo di inserire nei rapporti contrattuali una previsione sui SLA, con un livello di penali pari almeno al 10% del corrispettivo, comporti ulteriori costi per il GU di cui non si può non tener conto in sede di determinazione del corrispettivo del servizio di manovra.     |
| Fercargo Manovra              | 09.2   | Propone una cadenza annuale o al più semestrale per la pubblicazione sul web degli indicatori di SLA al fine di contenere i costi amministrativi dei GU.   |
| Quadrante Servizi             | 09.3   | Chiede di chiarire se il servizio di manovra può essere venduto dal Gestore Unico ad un MTO  |
| Terminal Piacenza Intermodale | 05.4 h | Suggerisce di aggiungere un quantitativo minimo annuo garantito di traffico/manovre da parte degli operatori comprensoriali, con penali in caso di non raggiungimento.   |
| Serfer (Genova)               | 05.4 h | Ritiene opportuno che nei contratti di manovra siano previste penalità non solo a carico del GU ma anche in capo agli operatori comprensoriali, in relazione all'adempimento degli impegni che sugli stessi gravano in base al contratto, per promuovere un costante miglioramento delle loro performance. |
| FerCargo                      | 05.4 h | Nell'accordo sui livelli di servizio (SLA), a tutela delle IF, richiede la presenza di indicatori oggettivi di qualità, obiettivi in linea con le esigenze del mercato, penali in caso di assenza di qualità e facoltà di revoca dell'assegnazione dell'incarico al GU.                                    |

| Mittente          | Misura | Oggetto   |
|-------------------|--------|---|
| AssoFer           | 05.4 h | Ritiene che nell'identificazione dei KPI (Key Performance Index) debbano essere previsti indicatori della qualità del servizio di manovra che non possono e non devono prescindere dai fattori di capacità produttiva e di uso effettivi dell'impianto stesso, funzione della lunghezza e del numero di binari a disposizione per la composizione dei treni, aree di manovra ferroviaria da un lato e dal modello di esercizio scelto nella gestione dei traffici in ingresso/uscita e delle attività di lavorazione dei carichi e degli scarichi oltre che di dotazione di risorse umane e di locomotori di manovra funzionanti, in uno stato d'uso e di obsolescenza adeguati al livello di produzione effettivo dichiarato come erogabile, con una scorta sempre disponibile al service se necessario; possibilità di condivisione dei locomotori di manovra con altri impianti. |
| AssoFer           | 05.4 h | Ritiene che un indicatore che esprime la qualità e l'efficacia del servizio erogato, che il gestore del servizio deve preventivamente dimostrare di potersi impegnare ad erogare, sia il numero di treni consegnabili/consegnati all'IF nell'unità di tempo dell'analisi (settimana/mese/trimestre) con un ritardo di max 15 minuti rispetto alla HLR contrattualizzata sul numero di treni complessivi effettuabili/effettuati nell'unità di tempo dell'analisi.   |
| AssoFer           | 05.4 h | Ritiene che dovrebbe essere escluso dagli accordi contrattuali il potenziale ribaltamento all'operatore dei costi incrementali per aumentare la produttività del Terminal e la sua capacità di uso.   |
| AssoFer           | 05.4 h | Ritiene che l'operatore comprensoriale, o il soggetto terzo, debba essere scelto in funzione della capacità di garantire e favorire una sinergia operativa nella gestione degli impianti di servizio o raccordato, anche nell'ottica di soddisfare il nuovo approccio del regolamento europeo: "REGULATION (EU) No 913/2010 concerning a European rail network for competitive freight".  |
| AssoFer           | 05.4 h | A suo avviso, si deve garantire un quantitativo minimo annuo di traffico/manovre da parte degli operatori comprensoriali, con relative penali in caso di non raggiungimento del minimo.   |
| Fercargo Manovra  | 05.4 h | Ritiene corretto implementare un sistema di penali attive del GU, relative, ad esempio a ritardi di pagamento da parte dei clienti o altre non ottemperanze su condizioni contrattuali, da richiamare nello schema contrattuale.  |
| DB Rail           | 05.4 h | Ritiene che, in caso di ripetuta carenza qualitativa nei servizi forniti o di gravi inconvenienti di esercizio, sia prevista la possibilità di rescissione dell'incarico al GU.   |
| DB Rail           | 05.4 h | Suggerisce di aggiungere un'ulteriore proposta: le imprese ferroviarie, il Gestore Unico e gli operatori comprensoriali regolamentino univocamente, per ogni singolo traffico, i perimetri di responsabilità commerciale e vettoriale sui carri ferroviari da movimentare e sulla merce da essi trasportata, in particolare in caso di danni. Questa regolamentazione prescinde dalla responsabilità dell'esercizio che deve rimanere in carico all'esecutore materiale delle manovre.  |
| Captrain          | 05.4 h | Ritiene che il Regolamento comprensoriale debba prevedere la possibilità, per le IF, di segnalare ritardi, disfunzioni e altre irregolarità nella prestazione dei servizi di manovra all'ART, la quale dovrebbe avviare un'istruttoria volta ad accertare se la condotta del GU oggetto di reclamo sia conseguente alla violazione dei doveri di trasparenza, imparzialità e non discriminazione che la funzione svolta gli impone.   |
| Captrain          | 05.4 h | Propone l'introduzione di un meccanismo di verifica, da parte dell'ART, della correttezza delle operazioni del GU e di revoca dell'affidamento dei servizi a fronte di ripetute violazioni dell'obbligo di neutralità, trasparenza, imparzialità e non discriminazione.   |
| Captrain          | 05.4 h | Ritiene che lo SLA debba prevedere in dettaglio le specifiche della performance offerta (modalità e tempistiche), gli indicatori oggettivi di qualità, gli obiettivi in linea con le esigenze del mercato e le penali in caso di mancato soddisfacimento dei livelli qualitativi.   |
| Quadrante Servizi | 05.4 h | Nella definizione degli SLA, chiede di porre attenzione ai tempi di punta e di morbida, nonché agli eventuali ritardi di arrivo dei treni nel comprensorio  |
| Quadrante Servizi | 05.4 h | Chiede di tenere conto, nella definizione degli SLA, della disciplina di accesso agli impianti (FIFO-LIFO) nonché dell'eventuale trattamento delle merci pericolose (ADR-RID)   |
| Quadrante Servizi | 05.4 h | Chiede di valutare in termini di SLA e penali il ruolo dell'Impresa Ferroviaria, qualora essa sia considerata operatore comprensoriale  |

### 2.9.2. Valutazioni dell'Autorità

Con riferimento alla proposta di introdurre, in aggiunta alle penali a carico del GU previste dalla misura 9.1, anche penali a carico degli operatori comprensoriali o comunque dei clienti del GU, si osserva quanto segue. Come rilevato nella relazione illustrativa allegata alla delibera 133/2016, l'affidamento del servizio di manovra ad un gestore unico costituisce un indicatore rilevante della esistenza di significativo potere di mercato. Tale circostanza, oltre a giustificare misure di regolazione volte a garantire l'efficienza gestionale del servizio di manovra, quali quelle contenute nell'atto che ci si propone di illustrare, e misure di regolazione dei corrispettivi (delibera 96/2015 misure 35 e seguenti), pone anche l'esigenza di un intervento volto a tutelare gli utenti rispetto al rischio di un livello sub-ottimale della qualità del servizio



erogato. Rileva inoltre la presenza in molti degli impianti esaminati, come Gestore Unico o come Operatore del servizio di manovra, di soggetti facenti parte del gruppo FSI (Terminali Italia, Serfer), ed il connesso rischio di pratiche di non price discrimination nei confronti delle IF che sono in concorrenza con Trenitalia.

L'introduzione di misure di regolazione in materia di SLA, dapprima con la misura 11.6.1 della delibera 70/2014 e poi con il presente atto di regolazione, si pone dunque l'obiettivo di tutelare gli utenti e garantire il trattamento equo e non discriminatorio in condizioni di mercato non ottimali, e non intende disciplinare nel dettaglio il rapporto contrattuale tra il GU e gli operatori comprensoriali o gli utenti del servizio di manovra. Si ritiene pertanto che possa essere rimessa all'autonomia delle parti l'introduzione, nel contratto che regola il rapporto tra Gestore Unico e utenti del servizio di manovra, di impegni e connesse sanzioni da parte di questi ultimi.

Con riferimento alla misura 9.2, non si ritiene di accogliere la proposta, presentata da un'associazione di operatori del servizio di manovra, di prevedere una cadenza annuale o al più semestrale per la pubblicazione sul web degli indicatori di SLA al fine di contenere i costi amministrativi dei GU. Si deve infatti ribadire, come già evidenziato nella relazione illustrativa allegata alla delibera 133/2016, che l'implementazione di un sistema di garanzia dei livelli di qualità del servizio, quale quello previsto alla misura 9.1, presuppone un monitoraggio costante dei dati e un flusso continuo di tali dati tra GU e utenti del servizio di manovra. Rispetto a tale onere, la pubblicazione mensile di cui alla misura 9.2 assume un rilievo secondario, e non implica sostanzialmente costi ulteriori a carico del GU.

Con riferimento alla richiesta di Captrain di stabilire che il Regolamento comprensoriale preveda la revoca, per giusta causa, dell'affidamento del servizio al GU in caso di ripetute violazioni dei doveri di trasparenza, imparzialità e non discriminazione accertate dall'Autorità, si ritiene sufficiente quanto già previsto, in generale, dall'articolo 37 commi 2 e 9 del d.lgs. 112/2015, che conferisce all'Autorità poteri di intervento molto ampi.

Alla luce di quanto sopra esposto, si è ritenuto di non modificare la misura 9.

## 2.10. Misura 10 (ed ex Misure 5.4.i.3 e 5.4.i.5) – Metodi di determinazione delle tariffe.

### 2.10.1. Sintesi delle osservazioni

| Mittente          | Misura | Oggetto   |
|-------------------|--------|---|
| Fercargo Manovra  | 05.4 i | Ritiene che il GU, più di avere un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi di manovra, dovrebbe evitare ingerenze amministrative da parte di terzi mostrando i propri costi del servizio di manovra.  |
| Captrain          | 05.4 i | Osserva che le tariffe applicate dal GU per i servizi di manovra non dovranno essere superiori alle tariffe vigenti dall'ultimo PIR in cui il servizio di manovra è stato svolto da RFI, aumentate del tasso annuale di inflazione reale.   |
| Captrain          | 05.4 i | Osserva che la facoltà del GU di prevedere maggiorazioni delle tariffe non deve essere arbitraria, ma dovrebbe essere oggetto di pubblicazione da parte del GU, al pari di quanto richiesto dello schema di atto di regolazione a proposito delle tariffe per i servizi di manovra, dovrebbe essere proporzionale alla prestazione aggiuntiva o specifica richiesta dall'impresa ferroviaria e non dovrebbe eccedere la tariffa in vigore alla data dell'ultimo PIR in cui i servizi di manovra erano forniti da RFI.   |
| Quadrante Servizi | 05.4 i | Con riferimento alle condizioni tecnico-economiche di fornitura dei servizi di manovra, pone l'attenzione sull'analisi dei costi sottostanti, con particolare riferimento ai costi di adeguamento del materiale rotabile alle disposizioni ANSF.  |
| Quadrante Servizi | 05.4 i | In riferimento ai metodi di determinazione delle tariffe, posto il riferimento al listino RFI relativo al PIR 2012, ritiene che occorra tenere conto del sistema di determinazione delle tariffe di tale listino, in termini di: (i) costi operativi di base; (ii) costi relativi al Sistema di gestione della Sicurezza; (iii) costi e valorizzazione dei locomotori afferenti al servizio; (iv) eventuali agevolazioni sulle accise relative ai carburanti di alimentazione dei locomotori stessi; (v) incidenza sui costi del ruolo di RFI di gestore della capacità dell'infrastruttura ferroviaria (assegnazione tracce) |

| Mittente        | Misura | Oggetto   |
|-----------------|--------|---|
| Serfer (Genova) | 10.1   | Data la specificità del servizio nelle singole unità produttive, nutre dubbi sulla possibilità di applicazione del sistema di valutazione delle attività di manovra primaria alle modalità di tariffazione per i servizi di manovra secondaria, riferendosi in particolare alle prestazioni previste al capitolo 6.3.2 del PIR. |
| DB Rail         | 10.1   | Suggerisce che i tariffari indichino separatamente i compensi per manovre primarie, manovre secondarie e manovre complete in quanto le manovre primarie e secondarie relative allo stesso treno sono frequentemente in carico a soggetti diversi tra loro.  |

### **2.10.2. Valutazioni dell’Autorità**

L’obiettivo della misura 10, come esplicitato nel testo della misura stessa, è quella di garantire modalità per quanto possibile omogenee di tariffazione dei servizi di manovra ferroviaria ed agevolare in tal modo il confronto, da parte degli utenti del servizio, delle condizioni tecnico-economiche offerte nei vari comprensori.

Inoltre la misura 10.2, partendo dalla constatazione che negli impianti in esame, da quando RFI nel 2013 ha cessato di gestire la manovra primaria, i servizi di manovra primaria e secondaria sono gestiti in modo unitario da un unico soggetto, intende favorire la semplificazione dei rapporti contrattuali tra Gestori Unici e utenti del servizio. Al riguardo, l’Autorità è consapevole del fatto che, come osservato da DB Cargo, le manovre primarie e secondarie relative allo stesso treno sono frequentemente acquistate da soggetti diversi (il servizio di manovra primaria è normalmente acquistato dalle IF, mentre il servizio di manovra secondaria da terminalisti o operatori logistici), tuttavia non ritiene di dover imporre che i tariffari continuino ad indicare separatamente i compensi per manovre primarie e manovre secondarie. E’ evidente infatti, che in un contesto in cui entrambi i servizi vengono stabilmente svolti dallo stesso soggetto, e in cui le modalità di tariffazione vengano rese omogenee come richiesto dalla misura 10.2, la tariffazione unitaria può essere giustificata dall’esigenza di semplificazione e la riduzione dei costi amministrativi, fermo restando il necessario rispetto del principio di accesso equo e non discriminatorio agli impianti di servizio e ai servizi in essi forniti (d.lgs. 112/2015 art. 13 comma 2), la possibilità di ricorrere all’autoproduzione (misura 4.2) e il principio secondo il quale i corrispettivi possono essere riferiti a “insiemi di servizi” solo nel caso in cui gli stessi vengano offerti alla generalità degli utenti in modo unitario (delibera 96/2015 misura 48, secondo capoverso).

Alla luce di quanto sopra esposto, si è ritenuto di non modificare la misura 10.,

## **2.11. Misura 11 – Gestore Unico di fatto.**

### **2.11.1. Valutazioni dell’Autorità**

La Misura in oggetto nasce dall’esigenza di chiarire il quadro regolatorio conseguente al caso in cui non si pervenga ad una decisione, nelle modalità e nei termini della Misura 5, in merito alla individuazione del Gestore Unico ed alla definizione del ReCoMaF. In tali casi, come si è visto (cfr. Misura 5) viene consentita la produzione del servizio di manovra da parte di soggetti diversi dagli attuali Gestori Unici, anche a favore di terzi. Tuttavia nel caso in cui l’assetto di mercato esistente venga di fatto mantenuto si ritiene di imporre comunque gli stessi principi e criteri della misura 4.1. e gli obblighi in materia di assegnazione dei locomotori, qualità e programmazione del servizio e modalità di tariffazione previsti dalle misure 6, 8, 9 e 10. Quanto sopra in considerazione, da un lato della evidenza di una insufficiente dinamica concorrenziale, dall’altro della complessità degli impianti oggetto delle misure di regolazione e della loro collocazione strategica nel sistema logistico nazionale.

## **2.12 Misura 12 – Norme applicabili**

In assenza di osservazioni, la Misura 12 (che nello schema sottoposto a consultazione era la Misura 11) è interamente confermata nella sua versione originale.