

# Adriafer S.r.l.



*Con Socio Unico*

## Consultazione sulla definizione delle misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari

Delibera ART n. 42/2019, procedimento avviato con Delibera n. 98/2018

Rev.: 02

Data: 15/05/2019

Adriafer s.r.l.

Mag. 53 - Punto Franco Nuovo

341223 Trieste (TS)

Tel.: 040 6732511

Fax: 040 6732987

[adriafer@adriafer.com](mailto:adriafer@adriafer.com)

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
2	d)	<b>Gestore Unico:</b> l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del comprensorio stesso ove si svolge attività di manovra a servizio di più di un operatore comprensoriale, e ferma restando la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, recante "Norme per la tutela della concorrenza e del mercato", nonché alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10 paragrafo 3 del Regolamento.	<b>Gestore Unico:</b> l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del comprensorio stesso ove si svolge attività di manovra a servizio di più di un operatore comprensoriale, e ferma restando la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, recante "Norme per la tutela della concorrenza e del mercato", nonché alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10 paragrafo 3 del <b>Regolamento, semprechè sia compatibile con le condizioni tecniche e di efficienza del servizio di manovra nell'impianto.</b>	La previsione di ricorso alla autoproduzione ed alla prestazione in proprio è legata alla tipologia di impianto di servizio di manovra, ovvero può essere tecnicamente penalizzante e meno efficiente in presenza di più terminali raccordati di destino delle merci e di infrastruttura ferroviaria limitata.
2	n)	<b>stazione di confine:</b> stazione di collegamento con le reti estere, situata in territorio italiano;	<b>stazione di confine:</b> stazione di collegamento con le reti estere, situata in territorio italiano, <b>dove avviene il passaggio di responsabilità sulle competenze di sicurezza tra i GI nazionali confinanti.</b>	Viene proposta una integrazione alla definizione per precisare l'aspetto tecnico della stazione di confine
12	2	Gli operatori di servizi di manovra adottano, nei propri schemi di contratto, un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di	<b>Gli operatori di servizi di manovra, in risposta alla richiesta, inviano un'offerta di accesso all'impianto di servizio che dovrà essere</b>	Viene prevista una obbligatorietà di ufficializzare un rapporto contrattuale per l'erogazione dei servizi in relazione

		manovra erogati; il sistema di garanzia dei livelli di qualità del servizio di manovra da questi fornito (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) deve prevedere almeno quanto segue:	sottoscritta dal richiedente, in precedenza all'avvio del servizio. L'offerta dovrà prevedere un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra erogati; il sistema di garanzia dei livelli di qualità del servizio di manovra da questi fornito (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) deve prevedere almeno quanto segue:	ai diversi impegni e penali previste comunque nella Delibera.
12	2	a) prima dell'avvio del servizio viene redatto, a cura dell'operatore di servizi di manovra (in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI, altri operatori di impianto) il prospetto M53 integrato, ovverosia un documento in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; il prospetto M53 integrato è redatto evidenziando, nel caso di traffico merci, le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli. D'intesa con i richiedenti servizi e il GI, l'operatore di servizi di manovra individua tre fasce orarie (punta, media e morbida) che identificano l'impianto in relazione al traffico programmato durante la giornata. L'operatore di servizi di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel prospetto M53 integrato, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nei	a) prima dell'avvio del servizio viene redatto, a cura dell'operatore di servizi di manovra (in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI, altri operatori di impianto) il prospetto M53 integrato, ovverosia un documento in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; il prospetto M53 integrato è redatto evidenziando, nel caso di traffico merci, le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli. D'intesa con i richiedenti servizi e il GI, l'operatore di servizi di manovra individua tre fasce orarie (punta, media e morbida), ed i giorni della settimana di punta, media e morbida, che identificano l'impianto in relazione al traffico programmato durante la giornata. L'operatore di servizi di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel prospetto M53 integrato, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di	Per gli impianti di servizio con alti volumi sono determinanti anche i giorni della settimana nei quali ci sono maggiori richieste di capacità ai fini della programmazione dei servizi di manovra

		tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;	garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;	
12	2	<p>b) l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione entro un tempo massimo di 15':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;</li> <li>- in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15' nelle fasce orarie di punta;</li> <li>• 30' nelle fasce orarie medie;</li> <li>• 60' nelle fasce orarie di morbida;</li> </ul> </li> </ul>	<p>b) l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione, <b>fatto salvo quanto diversamente concordato nel M53 integrato di cui alla precedente lettera a) e dal prospetto M53 "di comprensorio" di cui al punto 13.16</b>, entro un tempo massimo di 15':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;</li> <li>- in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15' nelle fasce orarie di punta;</li> <li>• 30' nelle fasce orarie medie;</li> <li>• 60' nelle fasce orarie di morbida;</li> </ul> </li> </ul>	<p>La presenza di una programmazione del M53 integrato di comprensorio che risulta da un coordinamento delle varie esigenze di tutti gli operatori comprensoriali può confliggere con le tempistiche fissate.</p>
12	2	<p>La mancata ottemperanza agli obblighi di cui alle lettere b) e c) o il mancato rispetto delle tempistiche di cui alla lett. d) comportano, per l'operatore di servizi di manovra, la corresponsione al richiedente il servizio, a titolo di penale, di una somma da definire - tra le parti individuate nei pertinenti atti contrattuali - in forma di percentuale del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra, fermo restando che l'operatore deve prevedere un livello di penali pari ad almeno il</p>	<p>La mancata ottemperanza agli obblighi di cui alle lettere b) e c) o il mancato rispetto delle tempistiche di cui alla lett. d) comportano, per l'operatore di servizi di manovra, la corresponsione al richiedente il servizio, a titolo di penale, di una somma da definire - tra le parti individuate nei pertinenti atti contrattuali - in forma di percentuale del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra, fermo restando che l'operatore deve prevedere un livello di penali pari ad almeno il</p>	<p>Viene espressa a necessità di garantire il GU da eventuali disservizi, ritardi e soppressioni di treni da parte delle IIFF che possono mettere in crisi la gestione e l'organizzazione del servizio di manovra nel Comprensorio.</p>

		10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria.	10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria. <b>L'operatore dei servizi di manovra può prevedere nel contratto un sistema di penali a carico dell'Impresa Ferroviaria per il mancato rispetto dei quantitativi di treni programmati, per i quali l'operatore dei servizi di manovra garantisce la messa a disposizione di adeguate risorse con la sottoscrizione del M53 "di comprensorio".</b>	
13	2	Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 287/1990 ed alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10 del Regolamento.	Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 287/1990 ed alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10 del Regolamento, <b>semprechè sia compatibile con le condizioni tecniche e di efficienza del servizio di manovra nell'impianto.</b>	Vedi nota Misura 2
8		non presente	<b>Rif.: articolo 13, paragrafo 6, del Regolamento</b>	Si chiede di prevedere delle tempistiche massime di pagamento dei corrispettivi per i servizi di manovra al fine di garantire una sicurezza amministrativa dell'operatore.