

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	b	<b>compensorio ferroviario:</b> insieme di infrastrutture afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli altri impianti collegati e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento	<b>compensorio ferroviario:</b> insieme di infrastrutture afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli altri impianti collegati e da una o più stazioni ferroviarie <u>che fungono da</u> impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, <u>intendendo per essa la rete soggetta alla regolazione in tema di sicurezza da parte di ANSFISA</u> , nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento	Non appare la definizione di impianti di interfaccia, i quali, vista la successiva definizione di rete ferroviaria, sono comunque delle stazioni ferroviarie merci. Scritta nel modo proposto la definizione risulta univoca.  Con la scritta in rosso si è specificato che per rete ferroviaria si intende l'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI), le ferrovie regionali ex concesse (DM 5 agosto 2016) e le ferrovie funzionalmente isolate del Decreto ANSFISA 1/2019. Restano in tal modo chiaramente esclusi gli impianti raccordati ferroviari industriali, interportuali e portuali.
2	c	<b>gestore di stazione:</b> operatore dell'impianto di servizio responsabile della gestione di una stazione passeggeri, ai sensi dell'articolo 13 comma 2 lettera a) del d.lgs. 112/2015, o di porzione di essa;	<b>gestore di stazione <u>passeggeri</u>:</b> operatore dell'impianto di servizio responsabile della gestione di una stazione passeggeri, ai sensi dell'articolo 13 comma 2 lettera a) del d.lgs. 112/2015, o di porzione di essa;	Nel resto della delibera (compresa la definizione al precedente comma b) si parla in più punti di gestore di stazione intendendo anche uno scalo merci, quindi appare opportuno specificare che quello previsto dall'art.13 comma 2 lettera a) del D.Lgs 112/2015 è un "gestore stazione passeggeri".
2	d	<b>Gestore Unico:</b> l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori compensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al compensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del compensorio stesso ove si svolge attività di manovra a servizio di più di un operatore compensoriale, 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> operatore <u>di impianto</u> del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori compensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di <u>gestione dell'impianto ed</u> esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al compensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del compensorio stesso ove si svolge attività di manovra a servizio di più di un operatore compensoriale. <u>Nel caso in cui il Gestore Unico non abbia anche funzioni di regolatore del traffico e di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, resta ferma</u> 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	Il Gestore Unico di manovra che opera negli impianti di servizio oltre a svolgere le funzioni relative alla gestione della manovra o individuare uno o più operatori di manovra, include in molti casi anche le funzioni di gestore dell'infrastruttura, inteso come regolatore del traffico e responsabile della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura stessa. Pertanto la possibilità di ricorso all'autoproduzione non attiene al <i>gestore unico</i> di manovra quanto all' <i>operatore del servizio di manovra</i> , ovvero il gestore unico può individuare tra gli operatori di manovra anche un soggetto che opera in autoproduzione. Nella definizione del testo in consultazione, da un lato la lettura della prima riga del punto 2d fa

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			concorrenza e del mercato”, nonché alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall’articolo 10 paragrafo 3 del Regolamento;	apparire Gestore unico e operatore di servizio di manovra come sinonimi, dall’altro si introduce il concetto che le funzioni di esercizio del servizio di manovra sia svolto dal GU solo <i>eventualmente</i> , rendendo di fatto i 2 termini non sinonimi. Si propone quindi di chiarire la differenza introducendo il concetto di Operatore di impianto di servizio ai sensi del D.Lgs. 112/2015 e specificare che il Gestore Unico è innanzitutto un Operatore di impianto di servizio. Con la definizione proposta, resta salva l’autoproduzione dell’esercizio del servizio di manovra, laddove il Gestore Unico non abbia anche compiti di <i>gestore dell’infrastruttura dell’impianto</i> di regolazione del traffico e di gestione e manutenzione dell’infrastruttura, servizi per loro natura necessariamente monopolisti.
2	e	<b>impianto collegato:</b> l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, collegato direttamente o indirettamente all'infrastruttura ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss);	<b>impianto collegato:</b> l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, collegato direttamente o indirettamente <u>alla rete ferroviaria</u> mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss;	Si propone la sostituzione del termine infrastruttura ferroviaria (che genericamente indica qualsiasi binario) con rete ferroviaria, così come definita in precedenza.
2	h	<b>operatore comprensoriale:</b> soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio 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	<b>operatore comprensoriale:</b> soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio 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 <u>nell’ambito, così come delimitato dal PRP</u>	Poiché circoscrizione è un termine specifico che fa riferimento al solo ambito demaniale mentre le competenze di AdSP relativamente ai servizi di interesse generale in porto si esplicano sull’intero ambito portuale (come definito da piano regolatore portuale PRP) la descrizione più coerente con l’attuale legislazione è quella proposta.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
		Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa;	<u>(ai sensi della 84/94 e ss.mm.ii)</u> , di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per <u>operatore comprensoriale</u> , ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa;	
2	m	<p><b>servizio di manovra ferroviaria:</b> servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un comprensorio ferroviario, che si compone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- manovra primaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del comprensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa;</li> <li>- manovra secondaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del comprensorio ferroviario ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa;</li> </ul>	<p><b>servizio di manovra ferroviaria:</b> servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un comprensorio ferroviario, che <u>può comporsi</u> di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- manovra primaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del comprensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa;</li> <li>- manovra secondaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del comprensorio ferroviario <u>ad un punto d'interfaccia convenzionalmente individuato (cancello privato) all'interno</u> delle singole unità produttive, e viceversa;</li> <li>- <u>manovra unica: movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni, in questo caso coincidenti con i binari di presa e consegna, ad un punto d'interfaccia convenzionalmente individuato (cancello privato) all'interno delle singole unità produttive, e viceversa;</u></li> <li>- <u>manovra accessoria: movimentazione non finalizzata alla terminalizzazione del materiale rotabile (ad esempio inversioni di marcia, transiti e smistamenti)</u></li> </ul>	Precisazione del punto finale della manovra secondaria ed aggiunta delle definizioni di manovra unica e manovra accessoria non finalizzata a terminalizzazione.
<u>2</u>	<u>p</u>	<u>Si propone nuova definizione</u>	<u>M53 di Compensorio: documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio, redatto e sottoscritto dal operatore dell'impianto di servizio (ove presente il GU) e dal</u>	Si propone di introdurre nella Misura 2 questa definizione, data la centralità dello strumento (che nel testo posto in consultazione è spesso confuso con l'M53 integrato che è un documento interno di

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<u>GI, con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti</u>	RFI. La definizione ricalca quanto già deliberato da ART nella Misura 8 della Delibera 18/2017, con la differenza che dai soggetti sottoscrittori sono stati tolti gli Operatori comprensoriali (che invece indicano nel ReCoMaF le modalità di realizzazione dell'M53 di comprensorio) e le Imprese ferroviarie, queste ultime perché dovrebbero sottoscrivere un documento con indicazioni inerenti anche imprese differenti dalla propria. Ciò non inficia l'assunzione di responsabilità da parte di GU e GI nei confronti di Imprese ferroviarie e operatori comprensoriali, ai quali viene inviato il prospetto, ciascuno per la parte di interesse. Peraltro, poiché l'M53 di Compensorio rappresenta un lavoro di sintesi fra le richieste dei clienti del GI e del GU è evidente che l'impegno debba essere preso esclusivamente da tali soggetti.
3	3.2	Sono esentati dall'applicazione delle presenti misure di regolazione, ad eccezione della misura 14, i soggetti responsabili della gestione di infrastrutture private - collegate alle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 - adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle infrastrutture stesse ed i fornitori di servizi all'interno di queste. L'esenzione non si applica se tali infrastrutture private sono necessarie per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto o se servono o potrebbero servire più di un cliente finale.	Sono esentati dall'applicazione delle presenti misure di regolazione, ad eccezione della misura 14, i soggetti responsabili della gestione di infrastrutture private - collegate alle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 - adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle infrastrutture stesse ed i fornitori di servizi all'interno di queste. <del>L'esenzione non si applica se tali infrastrutture private sono necessarie per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto o se servono o potrebbero servire più di un cliente finale.</del>	L'ultima frase del paragrafo sembra configurare uno scenario di servitù di passaggio, situazione che è di norma "risolta" attraverso un accordo fra le Parti e che non sembra necessario associare al modello di gestione della manovra nell'ambito della presente delibera. In ogni caso, l'interpretazione di Fercargo Manovra della Misura 3.2 è che i raccordi all'interno di recinti privati siano esentati dall'applicazione della presente Delibera (eccetto la misura 14). Su tale interpretazione si richiede conferma all'ART, al fine di poter informare sul punto i soci dei raccordi esclusivamente privati.
4	4.2	Gli operatori degli impianti di servizio: - adottano, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del presente atto, un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti, nonché un livello di penali correlato e proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti;	Gli operatori degli impianti di servizio <u>(ove presente il GU)</u> : - adottano, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del presente atto, un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti, <u>(che contempli le esigenze delle Imprese ferroviarie e degli altri</u>	Si ribadisce la centralità dell'M53 di Compensorio nella programmazione dei servizi e dunque nella scelta delle SLA e delle relative penali. Inoltre la cadenza mensile di pubblicazione su propri siti web dei livelli di servizio appare sproporzionata e onerosa per gli uffici degli

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
		- pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile e per i singoli servizi, i livelli di qualità offerti nonché informazioni indicative sulla capacità disponibile.	<u>operatori interessati dal servizio</u> ), nonché un livello di penali correlato e proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti, <u>entrambi basati sull'analisi degli scostamenti dal proprio M53 di Compensorio</u> ;  - pubblicano sui propri siti web, con cadenza variabile <u>in funzione delle modifiche ai traffici programmati nell'M53 di Compensorio, in ogni caso almeno semestralmente</u> , e per i singoli servizi, i livelli di qualità offerti nonché informazioni indicative sulla capacità disponibile.	operatori di manovra che spesso, al fine di tenere basse le tariffe, sono ridotti a pochissime unità. Appare più utile associare i livelli di SLA ai cambi di programmazione (variazione M53 di Compensorio), momento in cui gli uffici sono al lavoro proprio nell'ottimizzazione dei piani di servizio. Si propone comunque una cadenza minima di sei mesi, al fine di un monitoraggio utile e non eccessivamente oneroso.
7	7.1	I punti da 7.2 a 7.5 individuano i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai servizi ferroviari, inclusi i servizi complementari ed ausiliari; resta ferma la possibilità per gli operatori di individuare limiti di tempo più ristretti, dandone pubblicità ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del Regolamento.	I punti da 7.2 a 7.5 individuano i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio, <u>previa sottoscrizione da parte anche del GI dell'M53 di Compensorio riguardante le nuove tracce richieste</u> , danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai servizi ferroviari, inclusi i servizi complementari ed ausiliari; resta ferma la possibilità per gli operatori di individuare limiti di tempo più ristretti, dandone pubblicità ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del Regolamento.	Il GI e il GU devono potersi interfacciare per sintetizzare le richieste d'uso della rete ferroviaria e dell'impianto; la sintesi delle richieste è operata tramite la redazione dell'M53 di Compensorio. Pertanto non solo il GU (operatore di impianto di servizio) ma anche il GI ha voce in capitolo nel concedere l'accesso a nuovi treni.
12	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, ovvero 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,	prima dell'avvio del servizio viene redatto, <u>a cura del GU e del GI (tenendo conto delle diverse richieste di servizio e della disponibilità degli altri operatori di impianto) il prospetto M53 di Compensorio</u> , ovvero 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 <u>M53 di Compensorio</u> è redatto evidenziando, nel caso di traffico merci, le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli. <u>D'intesa con i</u>	Come da Delibera 18/2017, il prospetto di riferimento è l'M53 di Compensorio e non l'M53 integrato. Si propone che la redazione sia fatta congiuntamente da GI e GU perché solo il GI può avere cognizione delle tracce sulla rete ferroviaria, mentre solo il GU può avere informazioni sulla disponibilità e capacità di carico/scarico dei terminalisti.  La suddivisione in tre fasce non appare utile, anche in considerazione che in un terminale merci può accadere che, per via di riprogrammazioni molto

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
		<p>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 tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;</p>	<p><del>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.</del> L'operatore di servizi di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel prospetto <u>M53 di Compensorio</u>, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;</p>	<p>frequenti di treni anche in gestione operativa, è molto difficile stabilire a priori fasce di traffico giornaliero che valgano tutto l'anno. Il traffico può infatti notevolmente cambiare anche da una settimana all'altra. (Vedi inoltre osservazione successiva.)</p>
12	12.2 b)	<p>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>l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire <u>la presa in consegna dei veicoli ferroviari messi a disposizione dall'impresa ferroviaria di trasporto e il rispetto dei tempi di servizio, secondo quanto previsto dal prospetto M53 di Compensorio, inviato dal GU alle Imprese ferroviarie e agli altri operatori interessati dal servizio.</u> <u>Gli elementi che definiscono la qualità del servizio di manovra andranno analizzati in funzione del programma previsto dall'M53 di Compensorio.</u> <u>In caso di ritardo nel carico/scarico della merce da parte degli operatori terminalisti o dell'arrivo del treno, il GU si impegna ad indicare nell'M53 di Compensorio una politica di gestione dei ritardi la quale dovrà essere preventivamente discussa e, in caso di apposita richiesta al GU, contrattualizzata con le imprese ferroviarie e con gli operatori compensoriali.</u></p>	<p>I tempi di fornitura/prelievo vengono concordati in precedenza in funzione delle esigenze dei terminal e riportati nell'M53 di Compensorio quindi non è possibile vincolarsi ai tempi riportati nel testo in consultazione.</p> <p>Inoltre i parchi ferroviari interni a porti e interporti vengono, in alcuni casi, utilizzati anche per la sosta dei treni completi in attesa della traccia sulla rete nazionale o della terminalizzazione presso i raccordi privati. Questa pratica commerciale è utilizzata per fornire un servizio aggiuntivo al cliente per cui questa sosta non può essere vista come una inefficienza ma come un valore aggiunto.</p> <p>Infine, si sottolinea come il tema della gestione dei ritardi sia molto complesso nell'ultimo miglio. Nella maggioranza dei casi, poiché la merce viaggia in seconda priorità rispetto ai passeggeri, il programma giornaliero di arrivi e partenze dei treni viene modificato <i>just in time</i>; in tale situazione la presenza e la capacità di un Gestore unico rappresenta il vero valore aggiunto di questo modello di gestione, perché conoscendo la programmazione di tutti i terminal e imprese, ha la possibilità di agire da "cuscinetto" e recuperare in</p>

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				<p>molti casi parte del ritardo. Per far ciò, però, il GU non può essere legato ad un rigido schema di SLA e penali automatiche, anche in considerazione del fatto che operatori e imprese ferroviarie hanno politiche di gestione del ritardo coi rispettivi clienti non omogenee. In questo contesto appare più economicamente efficiente, fermo restando l'impegno del GU nel rispetto dell'M53 di Compensorio in caso di assenza di ritardi, che le politiche di gestione dei ritardi siano lasciate alla contrattazione commerciale fra i vari soggetti e non venga regolata rigidamente dall'alto.</p>
12	12.2 c)	<p>in occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dall'impianto e al successivo piazzamento in stazione, l'operatore di servizi manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza) nel rispetto della tempistica definita nel prospetto M53 integrato;</p>	<p>in occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dall'impianto e al successivo piazzamento in stazione, l'operatore di servizi manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza) nel rispetto della tempistica definita nel prospetto <u>M53 di Compensorio</u>;</p>	<p>Come da Delibera 18/2017, il prospetto di riferimento è l'M53 di Compensorio e non l'M53 integrato.</p>
12	12.2 d)	<p>per le tracce programmate nei quattro giorni antecedenti l'effettuazione del servizio (tracce in "gestione operativa"), preventivamente concordate con l'operatore di servizi di manovra, tale ultimo si obbliga ad effettuare le operazioni di manovra entro un massimo di 90' dall'arrivo del convoglio nella stazione di destinazione, ovvero dal termine delle operazioni di messa a disposizione del convoglio nell'impianto (per le operazioni propedeutiche alla partenza).</p>	<p>per le tracce <u>non previste dall'M53 di Compensorio</u> (tracce in "gestione operativa"), preventivamente concordate con l'operatore di servizi di manovra, tale ultimo si obbliga ad effettuare le operazioni di manovra entro un massimo di 90' dall'arrivo del convoglio nella stazione di destinazione, ovvero dal termine delle operazioni di messa a disposizione del convoglio nell'impianto (per le operazioni propedeutiche alla partenza).</p>	<p>Non necessariamente le tracce in gestione operative hanno il tempo indicato nel testo in consultazione (e non per tutti i GI). È preferibile far coincidere il concetto di "treno in gestione operativa" con "treno non indicato sull'M53 di Compensorio", esattamente come accade in RFI con l'M53 integrato.</p>
12	12.3	<p>Gli operatori di servizi di manovra pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile, i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra, sia in termini complessivi, che per singolo utente.</p>	<p>Gli operatori di servizi di manovra pubblicano sui propri siti web, con cadenza <u>semestrale</u>, i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra, <del>sia in termini complessivi, che per singolo utente.</del></p>	<p>Si suggerisce una cadenza per lo meno semestrale e non per singolo utente, sia per non creare un onere non particolarmente utile sia per non pubblicare dati commercialmente sensibili.</p>

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
13	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	<p>Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione, <u>ai fini dello svolgimento del ruolo di operatore del servizio di manovra</u>, 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.</p> <p><u>In nessun modo il ricorso all'autoproduzione dovrà essere motivo di aumento del rischio di esercizio ferroviario e inefficienza economica complessiva del Compensorio. A tal fine l'autoproduzione è comunque vincolata all'autorizzazione degli operatori comprensoriali, che hanno l'obbligo di indicare espressamente nel ReCoMaF se la stessa è consentita (non recando in questo caso pregiudizio alla sicurezza e all'efficienza economica del Compensorio) o, in caso contrario, motivare con un'opportuna analisi il perché il Gestore Unico non può permettere a più di un operatore di servizio di manovra di svolgere la propria attività.</u></p>	<p><b><u>N.B. Le modifiche proposte sono comunque in subordine alla richiesta di eliminazione totale del paragrafo, in quanto è convinzione di Fercargo Manovra che lì dove sia necessario un Gestore Unico non debba esserci autoproduzione, sia per ragioni di sicurezza (su questo si chiede che l'ART ne discuta preventivamente con ANSFISA) sia per ragioni di efficienza economica del sistema dell'ultimo miglio nel suo complesso.</u></b></p> <p><b><u>In subordine</u></b>, la modifica in blu è proposta per meglio specificare che l'autoproduzione sarebbe limitata al servizio di manovra e non alla gestione dell'impianto di servizio, che rimane comunque in capo al GU nei luoghi dove attualmente è previsto. La correzione in rosso specifica che l'autoproduzione non può essere consentita a scapito della sicurezza e dell'efficienza del sistema; tale valutazione deve essere svolta dai soggetti che hanno il compito di individuare il GU, quindi gli operatori comprensoriali, ed essere indicata nel ReCoMaF in maniera che tale opportunità sia nota a tutti i soggetti interessati prima dell'affidamento del servizio di GU, onde permettere di gestire il rischio di impresa ai concorrenti al ruolo di GU.</p>
13	13.10 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 dal punto 12.2 ;	<i>[da verificare dopo l'accoglimento o meno delle proposte precedentemente avanzate]</i>	<p>Non si propone un testo alternativo ma si fa notare che, nel caso di accoglimento di alcune delle proposte fatte in questa sede inerenti il punto 12.2, l'indicazione delle penali dovrebbe essere spostata dal ReCoMaF ai singoli contratti stipulati fra GU e richiedenti il servizio.</p> <p>Si fa inoltre presente che, pur comprendendo che la Delibera in consultazione riguarda l'accesso ad un impianto di servizio e dunque è volta a regolare l'attività degli operatori di impianto (e in questo senso il GU) appare se non vessatorio, quantomeno</p>

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				asimmetrico, il fatto che il GU sia sottoposto a SLA e penali mentre gli altri operatori e imprese ferroviarie non sembra abbiano alcuna responsabilità su eventuali ritardi o inefficienze del sistema. Anche per tale ragione sarebbe più opportuno relegare il meccanismo delle penali alla normale trattativa commerciale privata e non regolamentarla in maniera rigida.
13	13.13	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 ReCoMaF di cui ai punti da 13.3 a 13.11, 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. Gli stessi limiti di durata si applicano all'eventuale affidamento del solo esercizio del servizio di manovra all'operatore del servizio di manovra incaricato, nel caso in cui a quest'ultimo sia richiesto di procurarsi i locomotori di manovra.	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 ReCoMaF di cui ai punti da 13.3 a 13.11, 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 <u>dieci anni, in funzione degli investimenti espressamente indicati nel ReCoMaF che anticipa il procedimento di affidamento del servizio dagli operatori comprensoriali al GU</u> . Gli stessi limiti di durata si applicano all'eventuale affidamento del solo esercizio del servizio di manovra all'operatore del servizio di manovra incaricato, nel caso in cui a quest'ultimo sia richiesto di procurarsi i locomotori di manovra.	Il numero massimo di anni pari a 5 risulta essere troppo limitante al fine, ad esempio, di investimenti, quali quelli relativi al materiale rotabile, con tempi di ammortamento superiori a 5 anni. Il D.M. 31 dicembre 1988 relativo ai coefficienti di ammortamento del costo dei beni materiali, indica un coefficiente per le motrici ferroviarie/tramviarie pari al 10%. Appare dunque in contraddizione chiedere ad un affidatario l'acquisto di motrici e materiale rotabile con lunghi tempi di ammortamento e poi prevedere tempi di concessione da tre a cinque anni. Il rischio è che gli investimenti su materiale rotabile nuovo non si facciano mai, a dispetto di quanto stabilito da ANSFISA sul necessario miglioramento continuo in termini di sicurezza. Anche su questo punto si ritiene utile un confronto fra ART e ANSFISA per meglio calibrare le decisioni dei rispettivi enti. Oltre la questione sicurezza, l'effetto di un mancato investimento in nuovo materiale rotabile ha ripercussioni negative in termini di qualità, capacità e garanzia di effettuazione del servizio.
13.16		Ai fini di cui al punto 13.15, gli operatori comprensoriali, il GI, il Gestore Unico e i richiedenti servizio interessati sottoscrivono, nel rispetto di esigenze di riservatezza commerciale, un documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio (quale ad esempio un	Ai fini di cui al punto 13.15, <u>il GI e il GU</u> sottoscrivono, nel rispetto di esigenze di riservatezza commerciale, un documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio (quale ad esempio un prospetto M53	Gli operatori comprensoriali non sono coinvolti nella redazione dell'M53 di comprensorio pertanto possono essere esclusi dalla sua sottoscrizione, fermo restando che devono ricevere l'informazione dell'avvenuta redazione ed approvazione.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
		prospetto M53 “di comprensorio”), con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti.	“di comprensorio”), con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti. <u>Tale documento viene redatto successivamente alla richiesta di servizi al GU e al GI, i quali operano una sintesi di tutte le richieste nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione di alcun soggetto coinvolto.</u> <u>Il documento, nei limiti della non violazione della protezione di dati commercialmente sensibili, viene pubblicato sul sito web del GU e inviato agli operatori comprensoriali.</u>	Allo stesso modo i richiedenti il servizio devono essere informati in maniera trasparente del lavoro di sintesi di GI e GU. La sottoscrizione da parte dei richiedenti appare di difficile attuazione in impianti particolarmente complessi, dove i clienti sono decine ed a volte saltuari, né aumenta le garanzie per i Clienti stessi, i quali sono comunque tutelati dall’impegno del GI e GU a rispettare l’M53 di Compensorio.
13	13.17	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, i richiedenti servizio, 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.	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, i richiedenti servizio, <u>gli operatori comprensoriali, le Imprese ferroviarie di trasporto</u> ed il Gestore Unico sono tenuti, per quanto di rispettiva competenza, a perseguire l’interoperabilità delle relative piattaforme informatiche o la loro integrazione.	Gli operatori comprensoriali non necessariamente entrano nell’operatività, mentre le Imprese ferroviarie di trasporto devono sempre interfacciarsi con almeno il GI e il GU. Quindi è opportuno escludere i primi ed includere le seconde nell’applicazione della misura.
14.18		Le attività di sorveglianza sulla gestione e manutenzione del raccordo, per la componente al di fuori del recinto ferroviario, sono esercitate dal GI e poste a carico del raccordato.	<i>[non chiare le attribuzioni di responsabilità fra GI e raccordato]</i>	Non si propone un testo alternativo, ma si richiede che venga meglio specificato il concetto di sorveglianza indicato nel punto (attualmente nelle DICC di RFI).

#### Altre osservazioni non riconducibili immediatamente alle misure del testo in consultazione.

1. Nella delibera 18/2017 si esplicitava che le norme relative all’individuazione e gestione del gestore unico non si applicassero ai contratti in essere. L’attuale delibera non riporta questa esplicitazione ma, in generale, andrebbe chiarito se le prescrizioni della delibera 42/2019 siano immediatamente attive o se si considerino applicabili dal primo rinnovo dei contratti in oggetto.
2. Temi quali indicatori di performance, penali e tempi di esecuzioni, ad esempio, dei servizi di manovra, non essendo stati inseriti nel bando di gara per l’assegnazione del servizio stesso, se imposti in corso d’opera potrebbero generare difficoltà operative e ricorsi giudiziari da parte delle società di manovra in grado di pregiudicare la fornitura del servizio.

3. In merito all'esenzione di alcune delle misure di regolazione nei differenti impianti, la delibera si basa quasi esclusivamente sul criterio dei volumi di traffico; tale criterio, per quanto importante, non tiene conto della topologia dell'impianto di servizio, della numerosità dei terminalisti, degli operatori comprensoriali e delle imprese ferroviarie di trasporto operanti nel Compensorio, della funzionalità dell'impianto (industriale, intermodale), ecc. A tal proposito appare necessaria, prima della emanazione del testo definitivo della Delibera, l'individuazione e classificazione di tutti gli impianti servizio operanti sul territorio nazionale, al fine di meglio calibrare le misure regolatorie. Quello della classificazione degli impianti di servizio è peraltro uno dei temi cruciali che Fercargo Manovra ha portato all'attenzione di vari soggetti istituzionali (MIT, ANSFISA, RFI) ai quali ha richiesto l'apertura di un tavolo tecnico sull'Ultimo Miglio, tavolo al quale sarebbe fondamentale anche la presenza dell'ART.