

DELIBERA ART n. 42/2019 CONSULTAZIONE PUBBLICA SULLE MISURE CONCERNENTI L'ACCESSO AGLI IMPIANTI DI SERVIZIO E AI SERVIZI FERROVIARI

DOCUMENTO REDATTO DA HUPAC S.p.A.

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrare | Inserimento del testo modificato/integrato  | Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione  |
|--------|-------|---|---|---|
| 2      | --    | [Mancante]                                  | <p><b>p) Impianto di Servizio</b><br/> <i>[di seguito si riporta la definizione indicata nell'Art 3, comma 1 del D.Lgs 112/2015 ]</i></p> <p><b>m) impianto di servizio:</b> l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11;</p> <p><b>q) operatore dell'impianto di servizio</b><br/> <i>[di seguito si riporta la definizione indicata nell'Art 3, comma 1 del D.Lgs 112/2015 ]</i></p> <p><b>n) operatore dell'impianto di servizio:</b> un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11;</p> | <p>La scrivente propone di inserire le definizioni <b>p) Impianto di servizio</b> e <b>q) operatore dell'impianto di servizio</b>, così come definite nell'Art 3, comma 1 del D.Lgs 112/2015, al fine di una esatta individuazione e applicazione della Misura 3 – Ambito di applicazione – dove, al punto 3.1, si fa esplicito riferimento a queste entità/soggetti.</p> |

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrare | Inserimento del testo modificato/integrato  | Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione   |
|--------|-------|---|---|--|
| 2      | --    | [Mancante]                                  | <p><b>r) Richiedente</b><br/> <i>[di seguito si riporta la definizione indicata nell'Art 3, comma 1 del D.Lgs 112/2015]</i></p> <p>cc) richiedente: un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le regioni e le provincie autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario;</p> <p><b>s) Impianto raccordato</b><br/> <i>[di seguito si riporta la definizione indicata nell'Art 3, comma 1 del D.Lgs 112/2015]</i></p> <p>ss) impianto raccordato: l'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo;</p> <p><b>t) Prestazione in proprio di servizi</b><br/> <i>[di seguito si porta la definizione indicate nell'Art 3, allinea 8) del Regolamento 2177/2017]</i></p> <p>8) «prestazione in proprio di servizi»: una situazione in cui un'impresa ferroviaria presta essa stessa un servizio ferroviario sul sito di un operatore dell'impianto di servizio, a condizione che l'accesso all'impianto e l'utilizzo dello stesso da parte dell'impresa ferroviaria per la prestazione in proprio di servizi siano giuridicamente e tecnicamente fattibili e non compromettano la sicurezza delle operazioni e che l'operatore dell'impianto di servizio in questione offra tale possibilità;</p> | <p>La scrivente propone di inserire le definizioni <b>r) Richiedente</b>, <b>s) Impianto raccordato</b>, così come definite nell'Art 3, comma 1 del D.Lgs 112/2015, e la definizione <b>t) prestazione in proprio di servizi</b>, così come indicato nell'Art 3, allinea 8) del Regolamento 2177/2017, al fine di una esatta individuazione dei soggetti, anche in riferimento ad aspetti contrattuali.</p> <p>Inoltre, la scrivente, motiva la richiesta di inserimento delle definizioni anche al fine di evitare la consultazione delle norme citate.</p> |

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrale  | Inserimento del testo modificato/integrato  | Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione   |
|--------|-------|--|---|--|
| 2      | --    | a) <b>autoproduzione</b> : produzione, da parte di una società, di beni e servizi per uso proprio, della società controllante e delle società controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge del 10 ottobre 1990, n. 287;   | a) <b>autoproduzione</b> : produzione, da parte di una società, di beni e servizi per uso proprio, della società controllante e delle società controllate, ai sensi dell'articolo 7 della legge del 10 ottobre 1990, n. 287, <b>svolti sul proprio sito</b> ;   | La scrivente propone l'integrazione nella definizione di " <b>autoproduzione</b> " al fine di meglio marcarne la differenza dalla definizione di "produzione in proprio di servizi", introducendo un esplicito riferimento al sito dove viene o potrebbe essere effettuata, permettendo quindi anche di stabilire precisi atti di regolazione.   |
| 2      | --    | b) <b>comprensorio 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) <b>comprensorio ferroviario</b> : insieme di impianti di servizio, di una o più stazioni ferroviarie o di impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, nonché delle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento e/o raccordo;  | La scrivente propone la modifica della definizione di " <b>comprensorio</b> ", in quanto ritiene che alcuni elementi di identificazione del "comprensorio" siano già contenuti nella definizione di "impianto di servizio". Per quanto riferibile alle infrastrutture "portuali" marittime e di navigazione interne e alle infrastrutture degli "interporti" collegate ad attività ferroviarie, queste dovrebbero essere identificate come "Impianti di servizio" anche ai fini dell'applicazione del Regolamento 2017/2177 e della misura 3.1 del presente atto di regolazione. In altri termini, la definizione dovrebbe stabilire il "criterio" oggettivo con il quale oggetti/soggetti debbano appartenere ad uno stesso "insieme" al quale applicare le misure regolatorie. |
| 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);  | e) <b>impianto di servizio collegato</b> : gli impianti di servizio che sono adiacenti l'uno all'altro e richiedono il passaggio di uno per raggiungere l'altro.  | La scrivente propone la modifica della definizione di " <b>impianto collegato</b> " in quanto ritiene che la definizione dovrebbe corrispondere al titolo e alla definizione indicata dall'art. 3 del Regolamento 2177/2017, al fine di differenziarlo dall' "impianto raccordato", come definito dal D.Lgs 112/2015 nell'art. 3 comma 1, e anche al fine di rappresentare e integrare quanto definito nell'art. 13 comma 3 dello stesso D.Lgs, in merito all'applicabilità contrattuale.  |
| 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 Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa; | h) <b>proprietario di impianto di servizio</b> : soggetto, pubblico o privato, proprietario dell'area di un impianto di servizio ferroviario individuato ai sensi dell'art. 13, comma 2 del D.Lgs 112/2015 al quale è garantito l'accesso e ai servizi forniti in tale ambito compresi i servizi complementari e/o i servizi ausiliari offerti ai sensi dell'art. 13 comma 9 e 11 del D.Lgs 112/2015; qualora il proprietario dell'impianto di servizio ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente atto di regolazione. Per quanto riguarda le aree ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa; | La scrivente propone la modifica del titolo e della definizione di " <b>operatore comprensoriale</b> " con il titolo " <b>proprietario di impianto di servizio</b> " in quanto, oltre a individuare in questo modo anche il proprietario di un singolo impianto di servizio, tale nuova definizione corrisponde ai contenuti della definizione già inserita di " <b>operatore comprensoriale</b> ". Allo stesso tempo è allineato anche al titolo della Sezione II – Obblighi per operatori e proprietari di impianto di servizio – e alla corrispondente misura 4. Nella definizione che viene proposta, si considerano tutti i servizi che possono essere forniti da un impianto di servizio, compresa l'attività di manovra e di movimentazione delle merci.                  |

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrale   | Inserimento del testo modificato/integrato  | Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione  |
|--------|-------|---|---|---|
| 2      | --    | <p><b>d) 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.</p> <p><b>i) operatore del servizio di manovra incaricato:</b> soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite le funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di pertinenza del Gestore Unico;</p> | <p><b>d) operatore unico del servizio di manovra incaricato</b> [nel testo può essere indicato anche come "<b>Operatore Unico</b>"]:</p> <p>soggetto, individuato dal Proprietario/Gestore di un Impianto di servizio mediante "gara pubblica" o mediante un "Regolamento di Comprensorio", al quale sono attribuite le funzioni relative dell'esercizio del servizio di manovra ferroviaria a beneficio di uno o più impianti di servizio, con diritto di esclusiva sulle parti degli impianti di servizio facenti parte del comprensorio stesso ove si svolge attività di manovra a servizio di uno o più impianti di servizio, 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.</p> | <p>La scrivente propone di eliminare la definizione di "<b>Gestore Unico</b>" in quanto i "servizi di Manovra" sono un servizio fornito dall'operatore di un impianto di servizio, come previsto dall'art. 13, comma 9, D.Lgs 112/2015, alle condizioni stabilite dallo stesso articolo e consolidati dalle condizioni stabilite dalla Misura 4.1 del presente atto regolatorio che comprende anche il sistema tariffario.</p> <p>Si rileva anche una incompatibilità con la funzioni di commercializzazione attribuita al Gestore Unico rispetto agli obblighi informativi di cui la misura 6 del presente atto regolatorio.</p> <p>Venendo meno le prerogative di commercializzazione, le attribuzioni operative possono essere aggiunte all'operatore del servizio incaricato, che diventa "<b>Operatore Unico del servizio di manovra</b>" per il comprensorio.</p> |
| 2      | --    | <p><b>m) 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 ai binari di lavorazione del carico all'interno <b>del singolo impianto di servizio o</b> delle singole unità produttive, e viceversa;</li> </ul>  | <p><b>m) servizio di manovra ferroviaria:</b> servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di <b>uno o più impianti di servizio</b>, 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, ove presenti, e viceversa;</li> <li>- manovra secondaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna ai binari di lavorazione del carico all'interno <b>del singolo impianto di servizio o</b> delle singole unità produttive, e viceversa;</li> </ul>   | <p>La scrivente propone la modifica in quanto ritiene che la definizione di "<b>servizio di manovra ferroviaria</b>", debba potersi identificare come insieme di attività offerte a beneficio di uno o più impianti di servizio.</p>  |

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrale  | Inserimento del testo modificato/integrato | 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. | [eliminare]                                | La scrivente propone di eliminare la definizione di " <b>Gestore Unico</b> " in quanto i "servizi di Manovra" sono un servizio fornito dall'operatore di un impianto di servizio, come previsto dall'art. 13, comma 9, D.Lgs 112/2015, alle condizioni stabilite dallo stesso articolo e consolidati dalle condizioni stabilite dalla Misura 4.1 del presente atto regolatorio che comprende anche il sistema tariffario. Si rileva anche una incompatibilità con la funzioni di commercializzazione attribuita al Gestore Unico rispetto agli obblighi informativi di cui la misura 6 del presente atto regolatorio. |
| 2      | --    | i) <b>operatore del servizio di manovra incaricato:</b> soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite le funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di pertinenza del Gestore Unico;   | [eliminare]                                | La scrivente propone di eliminare la definizione di " <b>operatore del servizio di manovra incaricato</b> " in quanto confluita nella nuova definizione proposta di <b>operatore unico del servizio di manovra incaricato</b>   |
| 2      | --    | p) <b>terminale merci:</b> insieme di installazioni funzionali al trasporto merci collegate alle reti ferroviarie e riconducibili agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, lettere b), c) d), e g) del D.Lgs. 112/2015, cui si applicano gli obblighi di cui al decreto stesso, al Regolamento ed al presente atto di regolazione.   | [eliminare]                                | La scrivente propone di eliminare la specifica definizione di " <b>terminale Merci</b> ", in quanto sinonimo di uno o più impianti di servizio già indicati nell'Art. 13 comma 2 del D.Lgs 112/2015.  |

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrare  | Inserimento del testo modificato/integrato   | Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione  |
|--------|-------|--|--|---|
| 3      | 3.1   | Le misure di regolazione di cui al presente atto si applicano a tutti gli operatori degli impianti di servizio collegati alle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a) e comma 4, del D.Lgs. 112/2015 (di seguito anche: gli operatori), tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione (di seguito anche: i fornitori) dei servizi svolti negli stessi. Sono inoltre soggetti alle presenti misure di regolazione i gestori dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.  | Le misure di regolazione di cui al presente atto si applicano a tutti gli operatori degli impianti di servizio collegati alle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a) e comma 4, del D.Lgs. 112/2015 (di seguito anche: gli operatori), tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione (di seguito anche: i fornitori) dei servizi svolti negli stessi. Sono inoltre soggetti alle presenti misure di regolazione i gestori dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.<br><i>In apposito documento, i gestori delle rete ferroviarie di cui all'Art. 1, comma 1, lettera a) e comma 4 del D.Lgs 112/2015, pubblicano un elenco di tutti gli impianti di servizio collegati ai quali si applicano le misure di cui al presente atto.</i> | <p>La scrivente ritiene che i proprietari e gli operatori degli impianti di servizio ai quali si applicano le misure del presente atto, debbano potersi identificare in questi impianti mediante un documento cogente.</p> <p>Gli impianti di servizio ai quali si applicano le misure del presente atto dovrebbero essere suddivisi in due categorie: A) impianti pubblici - B) impianti privati.</p> <p>I proprietari e gli operatori degli impianti di servizio ai quali non si applicano le misure del presente atto dovrebbero poter decidere se inserirsi tra gli impianti di servizio individuati al punto 3.1.</p> <p>La scrivente ritiene che i richiedenti (ossia le IF) debbano poter individuare con certezza gli impianti di servizi ai quali poter accedere e si applicano le misure del presente atto.</p> |
| 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, <b>gli impianti di servizio raccordati privati</b> , 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.  | <p>La scrivente motiva la proposta di inserimento nel testo in quanto la Direttiva 2012/34/UE, al considerato 12, esclude gli impianti raccordati privati dall'ambito di applicazione e recepita nel D.Lgs 112/2015 nell'art. 1, comma 2, lettera c). L'esclusione è motivata e riconducibile alla tutela degli investimenti effettuati dal soggetto giuridico privato.</p> <p>La scrivente ritiene che i proprietari e gli operatori degli impianti di servizio ai quali non si applicano le misure del presente atto, debbano potersi identificare in questi impianti mediante un documento cogente.</p> <p>La scrivente ritiene che i richiedenti (ossia le IF) debbano poter individuare con certezza gli impianti di servizi ai quali non si applicano le misure del presente atto.</p>                              |

| Misura | Punto              | Citazione del testo da modificare/integrale  | Inserimento del testo modificato/integrato  | Nota illustrativa delle motivazioni sotese alla proposta di modifica/integrazione   |
|--------|--------------------|--|---|---|
| 12     | 12.2<br>lettera b) | 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':<br>- in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;<br>- in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:<br>• 15' nelle fasce orarie di punta;<br>• 30' nelle fasce orarie medie;<br>• 60' nelle fasce orarie di morbida; | 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' <b>rispetto all'orario indicato nel prospetto M53 integrato:</b><br>- in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;<br>- in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:<br>• 15' nelle fasce orarie di punta;<br>• 30' nelle fasce orarie medie;<br>• 60' nelle fasce orarie di morbida | <p>La scrivente propone l'integrazione per questi aspetti: Nell'allinea lettera a) si descrive la redazione del documento M53 integrato generalizzando sulle operazioni da svolgere dopo l'arrivo del treno per le quali dovranno essere indicati i relativi tempi. E' fatto solo un generico richiamo al rispetto di quanto pianificato nel prospetto M53 integrato.</p> <p>La scrivente ritiene che, poiché il prospetto M53 integrato è un documento condiviso in redazione da tutti i soggetti coinvolti nel processo di svolgimento del servizio di manovra, l'orario che viene indicato come inizio dell'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione debba essere indicativo per il rispetto dell'obbligo.</p> <p>Ad esempio, se un treno arriva in orario alle ore 06.00, le operazioni a cura IF terminano alle 06.20 e da M53 integrato è previsto un orario di inizio della manovra alle ore 09.00, il rispetto della tempistica definita nel prospetto M53 integrato deve valere sempre, anche in caso di ritardo.</p> <p>La scrivente propone quindi di integrare il riferimento al prospetto M53 integrato anche per i treni in arrivo, in analogia a quanto indicato nell'allinea c) per i treni in partenza.</p> <p>In altri termini, sia per i treni in arrivo che per quelli in partenza, l'orario di riferimento per l'inizio delle operazioni di manovra deve essere quello indicato nel prospetto M53 integrato.</p> |
| 12     | 12.3               | 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.   | Gli operatori di servizi di manovra pubblicano sui propri siti web, con cadenza <b>trimestrale, gli esiti dei tempi registrati mensilmente</b> , per l'espletamento delle attività del servizio di manovra, sia in termini complessivi, che per singolo utente.<br><b>La pubblicazione può essere estesa anche ai siti di categoria e/o associativi.</b>  | <p>La scrivente propone una pubblicazione trimestrale del monitoraggio mensile allineandola alle tempistiche di pubblicazione degli esiti di monitoraggi di altri indicatori di prestazioni del settore ferroviario.</p> <p>La scrivente ritiene che la possibilità di pubblicazione di questi indicatori anche su altri siti, si debba allineare a quanto già avviene in altre nazioni europee.</p>  |

| Misura | Punto         | Citazione del testo da modificare/integrare   | Inserimento del testo modificato/integrato   | Nota illustrativa delle motivazioni sotese alla proposta di modifica/integrazione  |
|--------|---------------|---|--|--|
| 13     | Titolo        | Servizi di manovra: Gestore unico   | Servizi di manovra: <b><i>Operatore Unico del servizio di manovra</i></b>  | La scrivente propone la modifica del titolo in analogia alle modifiche proposte per la Misura 2 – Definizioni  |
| 13     | 13.1          | Per i comprensori ferroviari che rispettano le seguenti condizioni:<br>a) presenza di un'area portuale o di almeno due operatori comprensoriali e<br>b) traffico merci superiore a 80 treni mensili o 900 treni annui,<br>è possibile prevedere l'individuazione del Gestore Unico sulla base dei criteri, modalità e condizioni attuative di cui alla presente misura. | Per i comprensori ferroviari che rispettano le seguenti condizioni:<br>a) presenza di un'area portuale o di almeno due <b><i>operatori di impianti di servizi che forniscono il servizio di manovra</i></b> .<br>b) traffico merci superiore a 80 treni mensili o 900 treni annui,<br>è possibile prevedere l'individuazione <b><i>dell'Operatore Unico</i></b> sulla base dei criteri, modalità e condizioni attuative di cui alla presente misura.<br><b><i>È anche possibile prevedere la revoca dell'Operatore Unico sulla base della non sussistenza dei criteri e delle condizioni attuative che lo hanno individuato di cui alla presente misura</i></b> .<br><br><b><i>Il venir meno di anche uno sola delle due condizioni sopra previste determina automaticamente la cessazione del ruolo di Operatore Unico, salvo espressa contraria volontà manifestata dai soggetti che lo hanno individuato.</i></b> | La scrivente fa osservare che, in analogia a quanto previsto da altre misure, che prevedono la possibilità di recedere o escludere alcuni requisiti, come ad esempio la misura 5, la misura 13 prevede solo la "possibilità" di individuare l'operatore unico di manovra sulla base dei criteri a) e b), mentre non è prevista la possibilità di revoca quando vengono a mancare uno o più criteri che erano alla base della sua individuazione di cui la misura 13.1.<br><br>La scrivente, in questa proposta, non ritiene di dover indicare in dettaglio "i criteri e le modalità di revoca dell'Operatore Unico e obblighi correlati quando vengono a mancare le condizioni e/o i requisiti di cui la misura 13.1", ma si limita a fare osservare che, se per individuare un operatore unico di manovra è sufficiente che si riuniscano gli operatori degli impianti di servizio e redigono il ReCoMaF, per revocarlo dovrebbe bastare la stessa prassi, disciplinando in uno specifico punto 13.19, o in altra parte della misura, i criteri cogenti per la revoca e la comunicazione. |
| 13     | Tutti i punti | Nel testo, il termine: "Gestore Unico"  | Sostituire con: " <b><i>Operatore Unico del servizio di manovra</i></b> " o, in forma abbreviata, " <b><i>Operatore Unico</i></b> ".   | La scrivente propone la modifica del termine in analogia alle modifiche proposte per la Misura 2 – Definizioni   |

| Misura | Punto | Citazione del testo da modificare/integrare   | Inserimento del testo modificato/integrato  | Nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione                              |
|--------|-------|---|---|---|
| 14     | 14.3  | Tra i principi di riferimento di cui al punto 14.2, il GI include il principio di sicurezza della circolazione ed il principio di regolarità della circolazione. Il rispetto di tali principi, in merito alla domanda di allaccio, è valutato anche con riferimento al programma di sviluppo previsto, per la porzione di infrastruttura interessata. | Tra i principi di riferimento di cui al punto 14.2, il GI include il principio di sicurezza della circolazione, <i>il principio di regolarità della circolazione e il principio di applicabilità/esclusione di cui la misura 3 del presente atto</i> . Il rispetto di tali principi, in merito alla domanda di allaccio, è valutato anche con riferimento al programma di sviluppo previsto, per la porzione di infrastruttura interessata. | La scrivente ritiene di proporre l'integrazione anche in relazione a quanto proposto nella precedente misura 3. |