

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		definizione non prevista	(1) p) operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o piu' impianti di servizio o della prestazione di uno o piu' servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 del D. Lgs. 112/2015;	(1) Al fine di evitare incertezze interpretative, si ritiene opportuno richiamare la definizione di operatore di impianto di cui al D.Lgs. 112/2015.
7	7.2	Se l'operatore dell'impianto di servizio ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, alle istanze presentate entro tale termine è data risposta senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo: a) 45 giorni, nel caso di richiesta configgente con altre richieste; entro tale limite di tempo l'operatore dell'impianto di servizio comunica al richiedente l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; b) 30 giorni, nel caso di richiesta non configgente con altre richieste. I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dallo scadere del termine di presentazione delle domande.	Se l'operatore dell'impianto di servizio ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, alle istanze presentate entro tale termine è data risposta senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo: a) 45 giorni, nel caso di richiesta configgente con altre richieste - (1) circostanza da comunicare al richiedente entro 15 giorni dalla richiesta d'accesso -; entro tale limite di tempo l'operatore dell'impianto di servizio comunica al richiedente l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; b) 30 giorni, nel caso di richiesta non configgente con altre richieste. I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dallo scadere del termine di presentazione delle domande.	(1) Tale integrazione si rende necessaria al fine di garantire trasparenza nella gestione delle richieste configgenti. In tal modo, il richiedente saprà tempestivamente se la propria richiesta è configgente con altre e, quindi, i termini di gestione della stessa.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
7	7.3	<p>Alle richieste presentate successivamente alla scadenza del termine di cui al punto 7.2 è data risposta senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo:</p> <p>a) 30 giorni, in caso di richiesta di capacità già allocata o di richiesta confligente con altre richieste; entro tale limite di tempo l'operatore dell'impianto di servizio comunica al richiedente l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;</p> <p>b) 15 giorni lavorativi, nel caso in cui la capacità richiesta risulti disponibile;</p> <p>c) 5 giorni lavorativi, per richieste di servizi connesse alle richieste specifiche di capacità previste dall'articolo 30 del d.lgs. 112/2015.</p> <p>I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dalla data di ricezione della richiesta. L'operatore dell'impianto di servizio può tuttavia individuare un periodo successivo al termine di presentazione delle richieste, di durata non superiore a 45 giorni, durante il quale le richieste pervenute sono considerate "tardive" e la relativa trattazione è sospesa. In tale caso, i suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dalla data di conclusione di tale periodo di sospensione.</p>	<p>Alle richieste presentate successivamente alla scadenza del termine di cui al punto 7.2 è data risposta senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo: (1)</p> <p>a) 60 giorni, in caso di richiesta di capacità già allocata o di richiesta confligente con altre richieste - (2) circostanza da comunicare al richiedente entro 15 giorni dalla richiesta d'accesso -; entro tale limite di tempo l'operatore dell'impianto di servizio comunica al richiedente l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;</p> <p>b) 45 giorni lavorativi, nel caso in cui la capacità richiesta risulti disponibile;</p> <p>c) 15 giorni lavorativi, per richieste di servizi connesse alle richieste specifiche di capacità previste dall'articolo 30 del d.lgs. 112/2015.</p> <p>I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dalla data di ricezione della richiesta. L'operatore dell'impianto di servizio può tuttavia individuare un periodo successivo al termine di presentazione delle richieste, di durata non superiore a 45 giorni, durante il quale le richieste pervenute sono considerate "tardive" e la relativa trattazione è sospesa. In tale caso, i suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dalla data di conclusione di tale periodo di sospensione.</p>	<p>(1) Si ritiene necessario prevedere tempistiche maggiori per la gestione delle richieste tardive, in modo tale da consentire agli operatori di poter dare precedenza alla gestione delle richieste tempestive. Sulla base dei termini attualmente previsti, le richieste tardive dovrebbero essere gestite con maggiore sollecitudine e, in alcuni casi, addirittura prioritariamente alle richieste tempestive. Ciò andrebbe a discapito dei soggetti che presentano richieste tempestive ed incentiverebbe i soggetti interessati a presentare richieste tardive.</p> <p>(2) Tale integrazione si rende necessaria al fine di garantire trasparenza nella gestione delle richieste confliggenti. In tal modo, il richiedente saprà tempestivamente se la propria richiesta è confligente con altre e, quindi, i termini di gestione della stessa.</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
7	7.4	Se l'operatore dell'impianto di servizio non ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, si applicano i limiti di tempo di cui al punto 7.3, calcolati a partire dalla data di ricezione delle richieste.	Se l'operatore dell'impianto di servizio non ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, si applicano i limiti di tempo di cui al punto (1) 7.3, calcolati a partire dalla data di ricezione delle richieste.	<p>(1) Per una corretta gestione delle richieste, nell'ipotesi in cui l'operatore dell'impianto di servizio non abbia fissato un termine per la presentazione delle stesse, è necessario prevedere la seguente tempistica (uniformata alla gestione delle richieste tardive come da proposta sopra avanzata):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) 60 giorni, in caso di richiesta di capacità già allocata o di richiesta confligente con altre richieste -circostanza da comunicare al richiedente entro 15 giorni dalla richiesta d'accesso -; entro tale limite di tempo l'operatore dell'impianto di servizio comunica al richiedente l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; b) 45 giorni lavorativi, nel caso in cui la capacità richiesta risulti disponibile; c) 15 giorni lavorativi, per richieste di servizi connesse alle richieste specifiche di capacità previste dall'articolo 30 del d.lgs. 112/2015. In tal caso, concordiamo con il richiamo alla misura 7.3. In caso contrario si ritiene necessario che la misura sia riformulata, richiamando la tempistica sopra indicata.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
11	11.1	<p>Ad ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi.</p> <p>Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori.</p>	<p>Ad ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari deve essere garantita (1) nella stazione in cui lo richieda e con riferimento a ciascuna area appositamente individuata, una ripartizione degli spazi e servizi disponibili, sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori (2) e calcolata prendendo a riferimento il solo segmento di offerta commerciale in cui l'impresa opera, (3) presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), (4) servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi.</p> <p>Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori, (5) in relazione a ciascun specifico segmento di offerta commerciale (a mercato/universale) in cui opera la singola impresa e (6) con riferimento a ciascuna area appositamente individuata all'interno della stazione.</p> <p>(7) Resta inteso che - al fine di garantire a tutte le IF pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori- l'assegnazione degli spazi e dei servizi disponibili in stazione dovrà avvenire in ossequio al principio di più che proporzionalità rispetto al traffico servito.</p>	<p>(1) (3) (6) In conformità a quanto previsto nella delibera 66/2015 e nel PIR vigente, si ritiene necessario, al fine di garantire uno sviluppo competitivo del mercato ferroviario:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) prevedere la possibilità per le IF di poter offrire ai propri clienti servizi di biglietteria (BSS e biglietteria non automatica), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi anche presso le stazioni passeggeri non serviti dall'offerta ferroviaria della medesima IF; b) ribadire la necessità - al fine di garantire a tutte le IF pari e adeguata visibilità- che la ripartizione degli spazi e dei servizi disponibili tra le IF sia effettuata non solo con riferimento alla stazione nel suo complesso, ma anche attraverso l'individuazione - all'interno di ogni stazione - di specifiche aree da dedicare ai servizi in questione, individuate in coerenza alla configurazione della stazione e delle relative vie di accesso e flusso. <p>(2) (5) Tale integrazione si rende necessaria al fine di garantire una ripartizione equa e non discriminatoria degli spazi e servizi disponibili in stazione. La distinzione dei vari segmenti di mercato (già - ricordiamo - sancita dalla delibera ART 66/2015 ma in concreto non applicata) è l'unico modo per garantire uno sviluppo competitivo del mercato ferroviario. La mancata adozione di tale criterio determinerebbe un insanabile squilibrio concorrenziale a danno delle IF che - come Italo - operano (o potrebbero operare) in un unico segmento di mercato ad esclusivo vantaggio dell'incumbet che opera in una posizione dominante su più segmenti di mercato (servizi a mercato e universali), usufruendo anche di contributi pubblici. Per</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><i>chiarezza, si evidenzia che le biglietterie (BSS e biglietterie tradizionali) dell'incumbet erogano sia biglietti relativi ai servizi a mercato sia biglietti relativi al servizio universale.</i></p> <p>(4) <i>Come precisato dall'Autorità (Relazione Illustrativa p. 12) le sale di accoglienza ed assistenza sono funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario e come tali devono essere sottoposte alle misure di regolazione finalizzate a garantire un accesso equo e non discriminatorio nonché l'applicazione di determinati criteri tariffari. Gestire gli spazi in stazione esclusivamente con criteri commerciali ed industriali, farebbe infatti venir meno la natura/destinazione prevalente della stazione, quale bene strumentale al trasporto ferroviario.</i></p> <p>(7) <i>Al fine di garantire alle IF pari e adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori e conseguentemente uno sviluppo concorrenziale del mercato ferroviario, in conformità a quanto già previsto dalla delibera ART 70/2014, è necessario ribadire che l'assegnazione degli spazi in stazione dovrà essere effettuata in misura più che proporzionale al traffico servito dalla IF richiedente. A tal fine sarà necessario riformulare le modalità di assegnazione di cui alla delibera ART 66/2015 (es. assegnazione spazi minimi garantiti).</i></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
11	11.5	<p>Nel caso in cui il gestore di stazione respinga una richiesta di specifici spazi per l'erogazione di servizi di biglietteria, assistenza, accoglienza e desk informativi, in quanto in conflitto con un'altra richiesta o riguardante spazi già allocati, ed il richiedente presenta reclamo all'Autorità ai sensi dell'articolo 13, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nell'esame del reclamo l'Autorità prende in particolare in considerazione, se pertinenti, oltre agli elementi di cui all'articolo 14 del Regolamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero di biglietti venduti e numero di passeggeri serviti) di spazi già eventualmente assegnati al richiedente nella stessa stazione; - l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo di spazi già eventualmente assegnati ad altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo; - il numero e l'estensione di spazi richiesti ed ottenuti in altre stazioni sul territorio nazionale, sia dal richiedente che da altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo, ed il grado di utilizzo degli stessi. 	<p>Nel caso in cui il gestore di stazione respinga una richiesta di specifici spazi per l'erogazione di servizi di biglietteria, assistenza, accoglienza e desk informativi, in quanto in conflitto con un'altra richiesta o riguardante spazi già allocati, ed il richiedente presenta reclamo all'Autorità ai sensi dell'articolo 13, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nell'esame del reclamo l'Autorità (1) – in conformità al principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori – declinato sulla base del criterio della più che proporzionalità rispetto al traffico servito – (2) e prendendo a riferimento lo specifico segmento di mercato in cui l'impresa opera - prende in particolare in considerazione se pertinenti, oltre agli elementi di cui all'articolo 14 del Regolamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero di biglietti venduti e numero di passeggeri serviti) di spazi già eventualmente assegnati al richiedente nella stessa stazione; - l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo di spazi già eventualmente assegnati ad altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo; - il numero e l'estensione di spazi richiesti ed ottenuti in altre stazioni sul territorio nazionale, sia dal richiedente che da altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo, ed il grado di utilizzo degli stessi. 	<p>(1) <i>Al fine di garantire alle IF pari e adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori e conseguentemente uno sviluppo concorrenziale del mercato ferroviario, in conformità a quanto già previsto dalla delibera ART 70/2014, è necessario ribadire che l'assegnazione degli spazi in stazione dovrà essere effettuata in misura più che proporzionale al traffico servito dalla IF richiedente. A tal fine sarà necessario riformulare le modalità di assegnazione di cui alla delibera ART 66/2015 (es. assegnazione spazi minimi garantiti).</i></p> <p>(2) <i>Tale integrazione si rende necessaria al fine di garantire una ripartizione equa e non discriminatoria degli spazi e servizi disponibili in stazione. La distinzione dei vari segmenti di mercato è l'unico modo per garantire uno sviluppo competitivo del mercato ferroviario. La mancata adozione di tale criterio determinerebbe un insanabile squilibrio concorrenziale a danno delle IF che - come Italo - operano (o potrebbero operare) in un unico segmento di mercato ad esclusivo vantaggio dell'incumbet che opera in una posizione dominante su più segmenti di mercato (servizi a mercato e universali), usufruendo anche di contributi pubblici.</i></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
11	11.6	<p>Per le stazioni passeggeri ove vi è più di una impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, nonché per tutte le stazioni passeggeri con più di 50 treni al giorno con fermata commerciale, il gestore di stazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elabora, previa consultazione dei soggetti interessati, il piano di utilizzo della stazione, in cui vengono distinti: (i) gli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario, da (ii) quelli destinati alle attività commerciali. Nell'ambito dei primi, il piano indica, in particolare, la consistenza e l'ubicazione degli spazi da mettere a disposizione delle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza e assistenza e desk informativi. Il piano è elaborato ed aggiornato annualmente secondo la seguente tempistica: lo schema di piano per l'anno X + 2 è sottoposto a consultazione contestualmente alla pubblicazione della prima bozza del relativo prospetto informativo della rete (PIR), ovvero entro il 30 giugno dell'anno X; dopo la pubblicazione della versione definitiva del PIR (dicembre dell'anno X), le eventuali modifiche al piano seguono le stesse regole valide per gli aggiornamenti straordinari del PIR; - pubblica sul proprio sito web entro il 30 giugno di ogni anno, al fine di fornire elementi informativi utili ai soggetti partecipanti alla consultazione, i seguenti dati, per ogni stazione di sua competenza, riferiti all'anno precedente: numero di treni passeggeri in arrivo ed in partenza; superficie affidata in utilizzo alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari distinta per (i) servizi di biglietteria (automatica e non), (ii) accoglienza e assistenza, (iii) desk 	<p>Per le stazioni passeggeri ove vi è più di una impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, nonché per tutte le stazioni passeggeri con più di 50 treni al giorno con fermata commerciale (1) (comprendendo i treni avari origine, termine e transito), il gestore di stazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elabora, previa consultazione dei soggetti interessati, il piano di utilizzo della stazione, in cui vengono distinti: (i) gli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario, da (ii) quelli destinati alle attività commerciali. Nell'ambito dei primi, il piano indica, in particolare, la consistenza e l'ubicazione degli spazi da mettere a disposizione delle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza e assistenza e desk informativi. Il piano è elaborato ed aggiornato annualmente, (2) nel rispetto del principio di pari ed adeguata visibilità ed accessibilità - declinato sulla base del criterio della più che proporzionalità rispetto al traffico servito – (3) tenendo conto della configurazione della stazione e delle relative vie di accesso e flusso, secondo la seguente tempistica: lo schema di piano per l'anno X + 2 è sottoposto a consultazione contestualmente alla pubblicazione della prima bozza del relativo prospetto informativo della rete (PIR), ovvero entro il 30 giugno dell'anno X; dopo la pubblicazione della versione definitiva del PIR (dicembre dell'anno X), le eventuali modifiche al piano seguono le stesse regole valide per gli aggiornamenti straordinari del PIR. (4) In caso di modifiche alla configurazione della stazione e delle relative vie di accesso e flusso, il gestore di stazione dovrà provvedere tempestivamente ad aggiornare il piano di utilizzo di stazione, individuando nuovi spazi che garantiscano a tutte le IF pari ed adeguata visibilità ed accessibilità, a fronte delle predette modifiche; - pubblica sul proprio sito web entro il 30 giugno di ogni anno, al fine di fornire elementi informativi utili ai soggetti 	<p>(1) (6) Al fine di evitare ogni incertezza, si ritiene necessaria precisare che (a) nel conteggio dei treni che effettuano, in una determinata stazione, una fermata commerciale devono intendersi i treni avari origine, termine e transito e che (b) per treni passeggeri in arrivo ed in partenza debbano intendersi rispettivamente treni al termine e all'inizio del servizio commerciale.</p> <p>(2) Al fine di garantire alle IF pari e adeguata visibilità ed accessibilità per i viaggiatori e conseguentemente uno sviluppo concorrenziale del mercato ferroviario, in conformità a quanto già previsto dalla delibera ART 70/2014, è necessario ribadire che l'assegnazione degli spazi in stazione dovrà essere effettuata in misura più che proporzionale al traffico servito dalla IF richiedente. A tal fine sarà necessario riformulare le modalità di assegnazione di cui alla delibera ART 66/2015 (es. assegnazione spazi minimi garantiti).</p> <p>(3)(4) Tale integrazione si rende necessario, atteso che la visibilità ed accessibilità ad un servizio dipende dalla configurazione della stazione e delle relative vie di accesso e flusso.</p> <p>(5) Tale integrazione si rende necessaria al fine di garantire una ripartizione equa e non discriminatoria degli spazi e servizi disponibili in stazione. La distinzione dei vari segmenti di mercato è l'unico modo per garantire uno sviluppo competitivo del mercato ferroviario. La</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
		informativi, - può assegnare ad attività commerciali gli spazi destinati alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e da queste non richiesti, prevedendo tuttavia nei relativi contratti una clausola di risoluzione anticipata, da esercitare, con un preavviso di 7 mesi, in caso di richiesta di spazi da parte delle suddette imprese per adibirvi strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario.	<p>partecipanti alla consultazione, i seguenti dati (5) (distinti per segmento di mercato), per ogni stazione di sua competenza, riferiti all'anno precedente: numero di treni passeggeri in arrivo (6) (termine servizio commerciale), ed in partenza (origine servizio commerciale), in transito con fermata commerciale; superficie affidata in utilizzo alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari distinta per (i) servizi di biglietteria (automatica e non), (ii) accoglienza e assistenza, (iii) desk informativi,</p> <p>- può assegnare ad attività commerciali gli spazi destinati alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e da queste non richiesti, prevedendo tuttavia nei relativi contratti una clausola di risoluzione anticipata, da esercitare, con un preavviso di 7 mesi, in caso di richiesta di spazi da parte delle suddette imprese per adibirvi strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario.</p> <p>(7) Fermo restando quanto sopra, il gestore della stazione provvederà a fornire tempestivamente il piano di utilizzo della stazione e le suddette informazioni in relazione anche ad una stazione passeggeri con 50 o meno treni al giorno con fermata commerciale (1) (comprendendo i treni aventi origine, termine e transito), qualora una IF ne faccia espressa richiesta.</p>	<p><i>mancata adozione di tale criterio determinerebbe un insanabile squilibrio concorrenziale a danno delle IF che - come Italo - operano (o potrebbero operare) in un unico segmento di mercato ad esclusivo vantaggio dell'incumbet che opera in una posizione dominante su più segmenti di mercato (servizi a mercato e universali), usufruendo anche di contributi pubblici.</i></p> <p><i>(7) Tale integrazione si ritiene necessaria al fine di garantire ad una seconda IF la possibilità di valutare, sulla base del piano di utilizzo e delle relative informazioni, se fornire i propri servizi anche in una stazione con 50 o meno treni al giorno.</i></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
15	15.3	I centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati in cui sono forniti anche servizi di manutenzione leggera, rientrano, solo per tali servizi, nel campo di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera e) del d.lgs. 112/2015.	I centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati (1) forniscono sempre la possibilità di effettuare sia in cui sono forniti anche servizi di manutenzione leggera che servizi di manutenzione pesante e per quanto attiene ai servizi di manutenzione leggera rientrano, solo per tali servizi, nel campo di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera e) del d.lgs. 112/2015.	(1) Si ritiene necessario apportare tale precisazione (i) in linea con quanto evidenziato dall'organismo indipendente RSSB (cfr. Relazione Illustrativa ART pag. 18) e (ii) al fine di evitare incertezze in merito alla tipologia di attività effettuabile all'interno dei centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.