





Osservazioni allo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A della Delibera ART n. 42/2019

	<p>n) stazione di confine: stazione di collegamento con le reti estere, situata in territorio italiano;</p> <p>o) terminale merci: 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.</p>	<p><i>controllante/controllata, ma anche ove siano sottoposte al controllo comune dell'impresa madre.</i></p> <p><i>Le integrazioni proposte nelle definizioni di "servizio di manovra ferroviaria" e di "terminale merci" intendono evitare interpretazioni restrittive, che possano limitare o addirittura escludere servizi o impianti necessari all'effettuazione del trasporto merci.</i></p> <p>m) servizio di manovra ferroviaria: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni, <b>pilotaggio, agganci, sganci</b> 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>n) stazione di confine: stazione di collegamento con le reti estere, situata in territorio italiano;</p> <p>o) terminale merci: 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, <b>ivi compresi gli impianti del gestore di infrastruttura di arrivo e partenza nonché i raccordi industriali/logistici, interporti ove avvengono operazioni di carico, scarico, lavorazioni delle merci e/o cambio della modalità di trasporto</b> cui si applicano gli obblighi di cui al decreto stesso, al Regolamento ed al presente atto di regolazione.</p>
--	--	---



Osservazioni allo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A della Delibera ART n. 42/2019

<b>3. Ambito di applicazione</b>	3.2	<p>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.</p> <p>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 <b>unicamente per almeno il 90% dei treni</b> 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 <b>o se servono o potrebbero servire più di un cliente finale.</b></p> <p><i>Al fine di evitare che un eccesso di regolazione costituisca un ostacolo allo sviluppo del trasporto merci su ferro, si propone di consentire l'utilizzo della capacità residua delle infrastrutture raccordate private anche da parte di terzi, ammettendone l'esclusione dall'applicazione della delibera e dei relativi oneri. L'uso anche marginale e sporadico dei raccordi privati può infatti contribuire a migliorare capillarità e flessibilità del trasporto su ferro.</i></p>
----------------------------------	-----	--



### Sezione III - Regolazione per servizi specifici

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
<b>12. Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine</b>	12.2	<p>Gli operatori di servizi di manovra adottano, nei propri schemi di contratto, un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra erogati; il sistema di garanzia dei livelli di qualità del servizio di manovra da questi fornito (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) deve prevedere almeno quanto segue:</p> <p>[ ... ]</p> <p>d. 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>La mancata ottemperanza agli obblighi di cui alle lettere b) e c) o il mancato rispetto delle tempistiche di cui alla lett. d) comportano, per l'operatore di servizi di manovra, la corresponsione al richiedente il servizio, a titolo di penale, di una somma da definire - tra le parti individuate nei pertinenti atti contrattuali - in forma di percentuale del</p>	<p>Gli operatori di servizi di manovra adottano, nei propri schemi di contratto, un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra erogati; il sistema di garanzia dei livelli di qualità del servizio di manovra da questi fornito (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) deve prevedere almeno quanto segue:</p> <p>[ ... ]</p> <p>d. per le tracce <b>programmate assegnate</b> 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 <b>90' 60'</b> 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>e. <b>per le tracce in "gestione operativa" l'operatore dei servizi di manovra si obbliga a rispettare predeterminati criteri di priorità per l'accesso all'impianto, tenendo conto almeno della tipologia di merce trasportata e dell'entità del ritardo.</b></p>	<p><i>Si propone di sostituire il termine "programmate" con "assegnate" al fine di distinguere la programmazione delle tracce effettuata a seguito della richiesta di capacità, rispetto all'assegnazione in gestione operativa di natura occasionale, quindi non programmabile.</i></p> <p><i>La riduzione del tempo massimo per l'effettuazione della manovra consente di garantire una maggiore efficienza nella gestione delle attività logistiche e di ridurre l'impatto sulla circolazione dei treni passeggeri.</i></p> <p><i>La proposta di inserimento del punto e) ha lo scopo di rendere oggettiva e non discriminatoria la gestione degli accessi all'impianto non programmati, senza appesantire il trasporto merci con l'ulteriore costo della sosta, tariffata dal GI con una franchigia di 120'.</i></p>



Osservazioni allo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A della Delibera ART n. 42/2019

		<p>corrispettivo previsto per l'operazione di manovra, fermo restando che l'operatore deve prevedere un livello di penali pari ad almeno il 10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria. Nessun addebito può essere imputato all'operatore di servizi di manovra nel caso di ritardi in arrivo del materiale rotabile da manovrare nella stazione di destinazione oltre le soglie di cui alle lettere b), o nel caso di ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'estrazione dall'impianto, oppure infine qualora l'operatore di manovra dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità del medesimo.</p>	<p>La mancata ottemperanza agli obblighi di cui alle lettere b) e c) o il mancato rispetto delle tempistiche di cui alla lett. d) comportano, per l'operatore di servizi di manovra, la corresponsione al richiedente il servizio, a titolo di penale, di una somma da definire - tra le parti individuate nei pertinenti atti contrattuali - in forma di percentuale del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra, fermo restando che l'operatore deve prevedere un livello di penali pari ad almeno il 10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria. Nessun addebito può essere imputato all'operatore di servizi di manovra nel caso di ritardi in arrivo del materiale rotabile da manovrare nella stazione di destinazione oltre le soglie di cui alle lettere b), o nel caso di ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'estrazione dall'impianto, oppure infine qualora l'operatore di manovra dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità del medesimo.</p>	
	12.4	<p>Al fine di garantire modalità omogenee di tariffazione dei servizi di manovra ferroviaria ed agevolare il confronto, da parte degli utenti del servizio, delle condizioni tecnico economiche offerte nei vari impianti, i listini delle tariffe praticate dall'operatore dei servizi di manovra, devono riferirsi - in particolare - almeno alle seguenti tipologie di prestazioni, ove presenti: smistamento in piano, smistamento a gravità, terminalizzazione a treno completo, terminalizzazione con composizione e scomposizione, traslazione tra fasci o scali, scarto (oppure aggiunta) carro o gruppo di carri contigui, scarto carro o gruppo carri contigui non lanciabili, scomposizioni/composizioni particolari,</p>	<p>Al fine di garantire modalità omogenee di tariffazione dei servizi di manovra ferroviaria ed agevolare il confronto, da parte degli utenti del servizio, delle condizioni tecnico economiche offerte nei vari impianti, i listini delle tariffe praticate dall'operatore dei servizi di manovra, devono riferirsi - in particolare - almeno alle seguenti tipologie di prestazioni, ove <b>presenti le condizioni infrastrutturali lo consentono</b>: smistamento in piano, smistamento a gravità, terminalizzazione a treno completo, terminalizzazione con composizione e scomposizione, traslazione tra fasci o scali, scarto (oppure aggiunta) carro o gruppo di carri contigui, scarto carro o gruppo carri contigui non lanciabili,</p> <p><i>L'emendamento proposto ha lo scopo di escludere un'interpretazione della misura in base alla quale l'operatore di manovra possa intendere come facoltativa l'esecuzione alcuni dei servizi indicati. Si propone pertanto che ove le condizioni infrastrutturali lo consentano ognuno dei suddetti servizi debba essere fornito a condizioni eque e non discriminatorie.</i></p>	



Osservazioni allo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A della Delibera ART n. 42/2019

		sgancio/aggancio locomotore treno, rimozioni/applicazione segnali di coda, pilotaggio/traino locomotore treno, manovre particolari nelle stazioni di confine compreso ricovero/piazzamento con locomotore di manovra (compreso aggancio e sgancio).	scomposizioni/composizioni particolari, sgancio/aggancio locomotore treno, <b>immobilizzazione o messa a disposizione dell'IF di staffe fermacarri</b> , rimozioni/applicazione segnali di coda, pilotaggio/traino locomotore treno, manovre particolari nelle stazioni di confine compreso ricovero/piazzamento con locomotore di manovra (compreso aggancio e sgancio).	<p><i>Si propone l'integrazione in coerenza con le disposizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, secondo le quali l'immobilizzazione deve intendersi inclusa nel servizio di manovra.</i></p>
<b>13. Servizi di manovra: Gestore Unico</b>	13.10	<p>Il ReCoMaF disciplina almeno:</p> <p>[ ... ]</p> <p>i) l'obbligo, in capo al Gestore Unico e/o agli eventuali operatori del servizio di manovra incaricati:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) di adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria;</li><li>2) di praticare ai clienti dei servizi di manovra ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole;</li><li>3) di pubblicare sul proprio sito web le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria, nel rispetto di quanto stabilito dal punto 12.4;</li><li>4) di predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei servizi di manovra ferroviaria;</li><li>5) di comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate ai sensi del precedente numero 3);</li><li>6) di pubblicare sul proprio sito web i livelli garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.</li></ol>	<p>Il ReCoMaF disciplina almeno:</p> <p>[ ... ]</p> <p>i) l'obbligo, in capo al Gestore Unico e/o agli eventuali operatori del servizio di manovra incaricati:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) di adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria;</li><li>2) di praticare ai clienti dei servizi di manovra ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole <b>come determinato nella delibera ART n. 96/2015</b>;</li><li>3) di pubblicare sul proprio sito web, <b>su una sezione dedicata del sito dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, e in ogni caso indicandone il link sul PIR, ad integrazione di quanto già previsto nell'allegato 5 lettera F del d.lgs. 112/2015</b>, le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria, nel rispetto di quanto stabilito dal punto 12.4;</li><li>4) di predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei servizi di manovra ferroviaria;</li><li>5) di comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a</li></ol>	<p><i>L'integrazione proposta intende rimarcare la non discrezionalità della tariffazione dei servizi di manovra. Vengono pertanto preciseate le fonti delle modalità di calcolo del costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole (rif. Misure 38-43 delibera n. 96/2015).</i></p> <p><i>La proposta di integrare tutte le informazioni riguardanti gli impianti su una sezione dedicata del sito web dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti presenta diversi vantaggi in termini di accessibilità alle informazioni, confrontabilità, trasparenza, evidenza degli impianti che costituiscono delle alternative valide. Tale proposta non esclude la possibilità di pubblicare tali informazioni anche sul Portale Comune Europeo degli impianti di servizio.</i></p>



Osservazioni allo schema di atto di regolazione di cui all'Allegato A della Delibera ART n. 42/2019

			<p>quelle pubblicate ai sensi del precedente numero 3);</p> <p>6) di pubblicare, sul proprio sito web <b>e su una sezione dedicata del sito web dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti</b>, i livelli garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.</p>	
<b>16. Infrastrutture ferroviarie portuali</b>	16.3	<p>Nel rispetto delle concessioni esistenti le AdSP, nella definizione dei servizi d'interesse generale, consentono l'autoproduzione del servizio di manovra agli operatori di impianto che hanno una connessione ferroviaria in esclusiva con la rete del GI. Se l'autoproduzione non fosse possibile per ragioni tecniche o di efficienza, individuate da un'analisi dell'AdSP, e/o del GI, per quanto di rispettiva competenza, gli operatori d'impianto interessati possono richiedere la previa verifica da parte dell'Autorità degli esiti della suddetta analisi e della connessa documentazione giustificativa. L'Autorità, qualora richiesta di effettuare detta verifica, valuta la necessità dell'eventuale consultazione dell'ANSFISA per i profili di competenza e si esprime entro un termine non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.</p>	<p>Nel rispetto delle concessioni esistenti le AdSP, nella definizione dei servizi d'interesse generale, consentono l'autoproduzione del servizio di manovra agli operatori di impianto che hanno una connessione ferroviaria in esclusiva con la rete del GI. Se l'autoproduzione non fosse possibile per ragioni tecniche o di efficienza, individuate da un'analisi dell'AdSP, e/o del GI, per quanto di rispettiva competenza, gli operatori d'impianto interessati possono richiedere la previa verifica da parte dell'Autorità degli esiti della suddetta analisi e della connessa documentazione giustificativa. L'Autorità, qualora richiesta di effettuare detta verifica, valuta la necessità dell'eventuale consultazione dell'ANSFISA per i profili di competenza e si esprime entro un termine non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.</p> <p><b>In caso di reiterati disservizi o inadempimenti, l'IF può comunque provvedere all'esecuzione dei servizi di manovra necessari in autoproduzione.</b></p>	<p><i>La proposta di integrazione intende salvaguardare l'operatività dell'IF, fatte salve le ragioni di sicurezza, ammettendo l'autoproduzione dei servizi di manovra nelle more dell'esito delle verifiche dell'Autorità (fino a sei settimane) e del conseguente recepimento da parte del GU.</i></p>