

## **Delibera n. 42/2019**

**“Consultazione sulla definizione delle misure concernenti  
l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”**

---

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
2. Definizioni		a) autoproduzione: 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) autoproduzione: 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>fatte salve le condizioni indicate all'art. 3 n. 8 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017.</b>	La definizione introdotta dall'Autorità necessita di essere integrata attraverso il richiamo al testo della definizione di " <i>prestazione in proprio di servizi</i> " contenuto nel Regolamento. Le condizioni a cui il Regolamento subordina la possibilità di svolgere un servizio in autoproduzione (ossia che la stessa sia giuridicamente e tecnicamente fattibile, non comprometta la sicurezza delle operazioni e che sia lo stesso operatore d'impianto ad offrire tale possibilità dichiarandolo espressamente nella descrizione dell'impianto di servizio) appaiono infatti idonee a garantire la corretta organizzazione dell'impianto, la stabilità dell'offerta nel medio periodo, la qualità del servizio nonché la tutela degli investimenti effettuati dall'operatore d'impianto (uomini, mezzi etc. etc.) per garantire il servizio ai richiedenti. Ciò trova conferma nel testo del considerando 13 del Regolamento che, diversamente da quanto sostenuto dall'Autorità nella relazione illustrativa, non obbliga l'operatore d'impianto, quale è il Gestore Unico della manovra, ad accettare la prestazione in proprio se quest'ultimo offre il servizio in questione in modo conforme ai principi contenuti nel quadro normativo comunitario di settore. Una definizione che prescindesse dalle condizioni succitate determinerebbe un rischio di inefficienza e un conseguente aumento dei costi, divergendo in tal modo, dai principi sottesi alle misure di regolazione dei corrispettivi dei servizi extra PMdA.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		d) Gestore Unico: 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;	d) Gestore Unico: 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 <del>a servizio di più di un operatore comprensoriale,</del> e ferma restando la possibilità <del>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</del> <b>di operare</b> prestazione in proprio di servizi nei casi previsti <b>dall'art. 4.2 lettera e) e 10.3</b> del Regolamento;	Il riconoscimento del diritto all'autoproduzione, nell'accezione elaborata dall'Autorità (i.e. senza le condizioni previste dal Regolamento a cui si è fatto riferimento nelle osservazioni di cui al punto precedente) appare essere in contrasto con lo stesso concetto di gestore unico e con l'esclusività ad esso attribuita dalla medesima misura regolatoria. Si ritiene pertanto opportuno che, in presenza di impianti con gestore unico e nell'eventualità in cui tale ultimo espleti non solo le attività di commercializzazione ma anche le operazioni di manovra, l'autoproduzione debba essere limitata esclusivamente ai casi previsti dal Regolamento. Si ritiene di dover eliminare la locuzione "a servizio di più di un operatore comprensoriale" atteso che l'erogazione dei servizi a cura del gestore unico ha quali destinatari le IF e non anche i titolari delle diverse porzioni del comprensorio.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		e) impianto collegato: 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) impianto <del>collegato</del> — [...]: 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)	Tenuto conto della definizione già introdotta dal Regolamento (fatta peraltro salva dal richiamo contenuto nello schema di atto di regolazione), al fine di evitare sovrapposizioni terminologiche si ritiene opportuno che l'ART individui un'altra denominazione anche in ragione del riferimento al "collegamento diretto" che non sembra, neanche in via deduttiva, potersi trarre dalla definizione di "impianto di servizio collegato" di cui all'art. 3, comma 3, del Regolamento.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
4. Obblighi generali per operatori di impianti di servizio	4.1	<p>L'accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.</p> <p>Il d.lgs. 112/2015 individua all'articolo 13, commi 9 e 11, tra tutti i servizi ferroviari, i servizi complementari e ausiliari per i quali valgono specifiche previsioni normative e regolamentari. L'Autorità, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del Regolamento, può richiedere le motivazioni per cui un servizio ferroviario è designato come servizio di base, complementare o</p>	<p>L'accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e <b>l'efficientamento dei costi di gestione del servizio.</b> <del>il contenimento dei costi per gli utenti.</del></p> <p>Il d.lgs. 112/2015 individua all'articolo 13, commi 9 e 11, tra tutti i servizi ferroviari, i servizi complementari e ausiliari per i quali valgono specifiche previsioni normative e regolamentari. L'Autorità, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del Regolamento, può richiedere le motivazioni per cui un</p>	<p>La messa in esercizio di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti potrebbe ragionevolmente implicare la necessità di individuare un modello organizzativo/gestionale differente rispetto a quanto ad oggi previsto dall'operatore d'impianto; tale variazione organizzativa/gestionale potrebbe quindi comportare una differente modalità di gestione dei servizi offerti alle Imprese Ferroviarie con conseguenti possibili impatti sui costi che necessariamente l'operatore d'impianto deve sostenere per garantire l'erogazione dei servizi. L'impegno, pertanto, è quello di efficientare quanto più possibile i costi di gestione. Si propone dunque di sostituire il termine "contenimento" con "efficientamento" anche al fine di evitare che la prima locuzione conduca ad un'interpretazione legata ad un necessario abbattimento del <i>costing</i>. Occorre anche prevedere espressamente nel testo della misura il riferimento ad un meccanismo di adeguamento del <i>costing</i> e conseguentemente del <i>pricing</i>, laddove le misure di efficientamento che andranno ad attuarsi nella fase di implementazione della misura dovessero condurre ad una variazione dei costi. Ciò, anche tenuto conto che gli effetti di detta misura andranno a prodursi nel corso del periodo regolatorio 2017-2021, rispetto al quale le Delibere nn. 96/15 e 80/16 non sembrano prevedere detti adeguamenti.</p>

<b>Misura</b>	<b>Punto</b>	<b>Citazione del testo da modificare/integrare</b>	<b>Inserimento del testo da modificare/integrare</b>	<b>Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione</b>
		ausiliario.	servizio ferroviario è designato come servizio di base, complementare o ausiliario.	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
4. Obblighi generali per operatori di impianti di servizio	4.2	<p>Gli operatori degli impianti di servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile e per i singoli servizi, i livelli di qualità offerti nonché informazioni indicative sulla capacità disponibile.</li> </ul>	<p>Gli operatori degli impianti di servizio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- adottano, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del presente atto, <b>il pre-esercizio di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti, nonché un sistema di simulazione di livelli di penali correlato e proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti;</b></li> <li>- <b>adottano a partire dall'orario di esercizio 2020-2021, 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;</b></li> <li>- pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile e per i singoli servizi, i livelli di qualità offerti e, <b>ove tecnicamente possibile con uno sforzo economico ragionevole, con cadenza annuale</b>—nonché, le informazioni indicative sulla capacità disponibile. <b>Tale sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi offerti è da</b></li> </ul>	<p>Si ritiene necessario prevedere un periodo transitorio per il pre-esercizio al fine di valutare gli impatti organizzativi ed economici del sistema da implementare per l'operatore d'impianto nonché allo scopo di valutare i possibili impatti sul <i>costing</i> alla base del <i>pricing</i> e tenerne conto per la rivisitazione dei corrispettivi.</p> <p>Quanto agli obblighi di pubblicizzazione si rileva che il Regolamento prevede che la sola capacità disponibile vada evidenziata nei siti web dell'operatore di impianto in tempo reale sempreché detto onere sia conseguibile tecnicamente con uno sforzo economico ragionevole. La misura oggetto dello schema di atto di regolazione non tiene conto di tali elementi che, proprio perché specificatamente disciplinati da un atto legislativo di fonte sovranazionale -a giudizio della scrivente- non possono formare oggetto di deroga in sede di emanazione di un regolamento attuativo di secondo livello. Per tali ragioni si propone di modificare la misura in questione prevedendo che la pubblicizzazione della capacità disponibile venga operata su base annuale per tutte le tipologie di servizi, salvo che per taluni di essi la predetta pubblicizzazione dovesse risultare tecnicamente non attuabile.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
			<p>implementare per tutti i servizi ricompresi all'articolo 13, commi 2, 9 e 11 del d.lgs. 112/2015 ad eccezione di quei servizi che per loro natura e modalità di erogazione non consentono, sulla base di una relazione da produrre all'Autorità da parte dell' operatore d'impianto, parametri oggettivi di misurazione.</p>	



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
<p>5. Criteri per l'applicazione delle esenzioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177</p>	<p>5.1</p>	<p>Possono chiedere di essere esentati dall'applicazione di tutte o di alcune delle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (di seguito: Regolamento), ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 2, lettere da a) a d) e lettera m), e dell'articolo 5 dello stesso, nonché dall'applicazione delle misure 7, 8 e 10 del presente atto di regolazione, ferma restando l'applicazione del d.lgs. 112/2015, gli operatori degli impianti di servizio che gestiscono i seguenti impianti di servizio o prestano i seguenti servizi: a) impianti di servizio o servizi che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Ai fini della valutazione della mancanza d'importanza strategica, nell'ambito delle valutazioni effettuate caso per caso, l'Autorità tiene conto, in</p>	<p>Possono chiedere di essere esentati dall'applicazione di tutte o di alcune delle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (di seguito: Regolamento), ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 2, lettere da a) a d) e lettera m), e dell'articolo 5 dello stesso, nonché dall'applicazione delle misure 7, 8 e 10 del presente atto di regolazione, ferma restando l'applicazione del d.lgs. 112/2015, gli operatori degli impianti di servizio che gestiscono i seguenti impianti di servizio o prestano i seguenti servizi: a) impianti di servizio o servizi che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Ai fini della valutazione della mancanza d'importanza strategica, nell'ambito delle valutazioni effettuate caso per caso,</p>	<p>Si ritiene che il criterio in base al quale l'Autorità debba valutare la mancanza del requisito di importanza strategica di un impianto debba essere collegato a dei parametri oggettivi, come indicati dal Regolamento (cfr. art 2, paragrafo 2), quali il livello di utilizzo dell'impianto, il tipo ed il volume di traffico potenzialmente interessato ed il tipo di servizio offerto nell'impianto. Non dovrebbero dunque essere presi in considerazione criteri aprioristici quali i legami societari, anche con il GI ovvero la riconducibilità allo stesso della titolarità/gestione dell'impianto.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>particolare:            – per i terminali merci ed i servizi connessi, della presenza di un traffico ferroviario inferiore a 200 treni annui medi, con riferimento all'ultimo biennio di esercizio;            – per gli altri impianti di cui al <b>all'articolo 13, comma 2, lettere c), d), f) ed i)</b> del d.lgs. 112/2015 ed i servizi connessi, se tali impianti non sono gestiti o prestati da operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento, o di un gestore dell'infrastruttura.</p> <p>b) impianti di servizio che sono gestiti, o servizi che sono forniti, in un contesto di mercato concorrenziale caratterizzato dalla presenza di molteplici concorrenti che offrono servizi comparabili. Gli operatori giustificano la richiesta di esenzione adducendo elementi informativi atti a riscontrare la presenza di un adeguato grado di concorrenza nel mercato, fornendo informazioni dettagliate in merito ai</p>	<p>l'Autorità tiene conto, in particolare:            – <b>per gli impianti di cui al all'articolo 13, comma 2, lettere b), c), d), f), h) ed i) del d.lgs. 112/2015</b> <del>per i terminali merci ed i servizi connessi,</del> della presenza di un traffico ferroviario inferiore a 200 treni annui medi, con riferimento all'ultimo biennio di esercizio;            – <b>per gli impianti di cui al all'articolo 13, comma 2, lettera a)</b> <del>per gli altri impianti di cui al all'articolo 13, comma 2, lettere c), d), f) ed i) del d.lgs. 112/2015 ed i servizi connessi, se tali impianti non sono gestiti o prestati da operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento, o di un gestore dell'infrastruttura.</del> <b>della presenza di più di un'impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, nonché per tutte le stazioni passeggeri della presenza di più di 50 treni al giorno con fermata</b></p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>seguenti aspetti:            – sostituibilità dell'impianto o del servizio all'interno del mercato interessato, da definirsi in base alle caratteristiche tecniche dell'impianto o del servizio e alle tipologie di utilizzatori che ne fruiscono, nonché con riferimento al tipo di specializzazione e di categorie merceologiche servite e servibili dagli impianti concorrenti;            – area geografica rilevante, in termini di distanza e di caratteristiche pertinenti della rete ferroviaria cui sono connessi gli impianti concorrenti;            – livello di concorrenza esistente (in termini di numero di operatori presenti sul mercato interessato e di quote di mercato degli stessi), livello di concorrenza potenziale (anche in termini di capacità disponibile e di possibilità di espansione della capacità negli impianti concorrenti), assenza di barriere all'entrata ed esistenza di potere contrattuale dell'utilizzatore, eventuale</p>	<p><b>commerciale;</b>            b) impianti di servizio che sono gestiti, o servizi che sono forniti, in un contesto di mercato concorrenziale caratterizzato dalla presenza di molteplici concorrenti che offrono servizi comparabili. Gli operatori giustificano la richiesta di esenzione adducendo elementi informativi atti a riscontrare la presenza di un adeguato grado di concorrenza nel mercato, fornendo informazioni dettagliate in merito ai seguenti aspetti:            – sostituibilità dell'impianto o del servizio all'interno del mercato interessato, da definirsi in base alle caratteristiche tecniche dell'impianto o del servizio e alle tipologie di utilizzatori che ne fruiscono, nonché con riferimento al tipo di specializzazione e di categorie merceologiche servite e servibili dagli impianti concorrenti;            – area geografica rilevante, in termini di distanza e di caratteristiche pertinenti della</p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>presenza di autoproduzione.  c) impianti di servizio o servizi per i quali l'applicazione del Regolamento potrebbe incidere negativamente sul funzionamento del mercato di appartenenza. Gli operatori giustificano debitamente la richiesta di esenzione, dimostrando il possibile impatto negativo dell'applicazione del Regolamento sul mercato in cui l'impianto opera, indicando specificamente quali articoli/paragrafi del Regolamento provocano questo effetto e fornendo tutti gli elementi economici e quantitativi necessari alla valutazione di competenza dell'Autorità, che terrà conto, tra gli altri, dell'impatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. sul livello di concorrenza nel mercato interessato;</li> <li>ii. sul livello di efficienza delle gestioni degli impianti e dei servizi;</li> <li>iii. sulla sostenibilità economica delle gestioni degli impianti e servizi;</li> <li>iv. sulle tariffe all'utenza.</li> </ul>	<p>rete ferroviaria cui sono connessi gli impianti concorrenti;  – livello di concorrenza esistente (in termini di numero di operatori presenti sul mercato interessato e di quote di mercato degli stessi), livello di concorrenza potenziale (anche in termini di capacità disponibile e di possibilità di espansione della capacità negli impianti concorrenti), assenza di barriere all'entrata ed esistenza di potere contrattuale dell'utilizzatore, eventuale presenza di autoproduzione.  c) impianti di servizio o servizi per i quali l'applicazione del Regolamento potrebbe incidere negativamente sul funzionamento del mercato di appartenenza. Gli operatori giustificano debitamente la richiesta di esenzione, dimostrando il possibile impatto negativo dell'applicazione del Regolamento sul mercato in cui l'impianto opera, indicando specificamente quali articoli/paragrafi del</p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
			<p>Regolamento provocano questo effetto e fornendo tutti gli elementi economici e quantitativi necessari alla valutazione di competenza dell'Autorità, che terrà conto, tra gli altri, dell'impatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. sul livello di concorrenza nel mercato interessato;</li> <li>ii. sul livello di efficienza delle gestioni degli impianti e dei servizi;</li> <li>iii. sulla sostenibilità economica delle gestioni degli impianti e servizi;</li> <li>iv. sulle tariffe all'utenza.</li> </ul>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
5. Criteri per l'applicazione delle esenzioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177	5.2	Le richieste di esenzione devono essere adeguatamente motivate con elementi quantitativi e qualitativi, appropriati e completi, sulla base di quanto distintamente previsto per le diverse caratterizzazioni degli impianti di servizio o servizi di cui alle lettere a), b) e c) del punto 5.1, nonché dimostrare la non appartenenza alle categorie di cui al punto 5.3. Nella valutazione delle richieste di esenzione, l'Autorità tiene conto dei principi comuni stabiliti da IRG-Rail nel documento "18(7) Principi comuni per la concessione di esenzioni ai sensi dell'articolo 2 (2) del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione", pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità. L'Autorità, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, assume le proprie decisioni e ne assicura la pubblicazione sul proprio sito web.	Le richieste di esenzione devono essere adeguatamente motivate con elementi quantitativi e qualitativi, appropriati e completi, sulla base di quanto distintamente previsto per le diverse caratterizzazioni degli impianti di servizio o servizi di cui alle lettere a), b) e c) del punto 5.1, nonché dimostrare la non appartenenza alle categorie di cui al punto 5.3. <del>Nella valutazione delle richieste di esenzione, l'Autorità tiene conto dei principi comuni stabiliti da IRG-Rail nel documento "18(7) Principi comuni per la concessione di esenzioni ai sensi dell'articolo 2 (2) del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione",</del> pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità. L'Autorità, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, assume le proprie decisioni e ne assicura la pubblicazione sul proprio sito web.	Non si ritiene opportuno che, nel valutare le richieste di esenzione, l'Autorità faccia riferimento a dei principi che non rivestono natura né normativa né vincolante e che nella loro elaborazione non hanno visto la partecipazione dei soggetti interessati in quanto destinatari della decisione finale sull'esenzione.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
5. Criteri per l'applicazione delle esenzioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177	5.3	<p>Non possono essere esentati ai sensi del punto 5.1 lettera a) gli operatori degli impianti di servizio che gestiscono impianti di servizio o prestano servizi rientranti in una delle seguenti categorie:</p> <p>a) stazioni passeggeri;</p> <p>b) impianti o servizi sotto il controllo diretto o indiretto, anche di fatto (secondo le indicazioni dell'art 2359 c.c.), di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento, o di un gestore dell'infrastruttura, o di un rilevante operatore economico;</p> <p>c) impianti collegati a porzioni d'infrastruttura ferroviaria appartenente alla rete di corridoi ferroviari merci definita dal regolamento (UE) n. 913/2010, e servizi connessi;</p> <p>d) impianti o servizi per i quali, per almeno un terzo degli anni decorsi dalla loro attivazione, si è verificata una condizione di saturazione, in ragione della quale non è stato possibile soddisfare adeguatamente, almeno una volta nel corso di ciascuno di tali anni, anche non consecutivi, le richieste di</p>	<p>Non possono essere esentati ai sensi del punto 5.1 lettera a) gli operatori degli impianti di servizio che gestiscono impianti di servizio o prestano servizi rientranti in una delle seguenti categorie:</p> <p>a) <del>stazioni passeggeri;</del></p> <p>b) <del>impianti o servizi sotto il controllo diretto o indiretto, anche di fatto (secondo le indicazioni dell'art 2359 c.c.), di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento, o di un gestore dell'infrastruttura, o di un rilevante operatore economico;</del></p> <p>e) a) impianti collegati a porzioni d'infrastruttura ferroviaria appartenente alla rete di corridoi ferroviari merci definita dal regolamento (UE) n. 913/2010, e servizi connessi;</p> <p>è) b) impianti o servizi per i quali, per almeno un terzo degli anni decorsi dalla loro attivazione, si è verificata una condizione di saturazione, in ragione della quale non è stato possibile soddisfare adeguatamente, almeno una</p>	Si rimanda alle motivazioni di cui al punto 5.1

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		accesso o di fornitura; e) impianti inclusi in ambiti portuali, e servizi connessi.	volta nel corso di ciascuno di tali anni, anche non consecutivi, le richieste di accesso o di fornitura; <del>e) c)</del> impianti inclusi in ambiti portuali, e servizi connessi.	
6. <i>Obblighi informativi</i>	6.2	Ai fini della descrizione degli impianti di servizio, gli operatori degli impianti di servizio utilizzano il modello pubblicato dai GI sui propri siti web. I GI pubblicano sui propri siti web la più recente versione del modello comune predisposto dall'Associazione dei gestori dell'infrastruttura	Ai fini della descrizione degli impianti di servizio, gli operatori degli impianti di servizio <del>utilizzano</del> <b>possono utilizzare</b> il modello pubblicato dai GI sui propri siti web. I GI pubblicano sui propri siti web la più recente versione del modello comune predisposto dall'Associazione dei gestori	Il Regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 prevede, all'articolo 5.2, la sola facoltà da parte degli operatori degli impianti di servizio di utilizzo del <i>template</i> per presentare le informazioni relative agli impianti stessi. Peraltro tale obbligo nel caso di alcuni operatori di servizio, come anche RFI, potrebbe tradursi nella pubblicazione di informazioni molto meno dettagliate di quelle attualmente presenti nei rispettivi siti web (e nel PIR nel caso di RFI).



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		nazionale europei, RailNetEurope, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, tradotta in lingua italiana.	dell'infrastruttura nazionale europei, RailNetEurope, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, tradotta in lingua italiana.	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
7. Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso	7.2	<p>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:</p> <p>a) 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente 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) 30 giorni, nel caso di richiesta non confliggente con altre richieste.</p> <p>I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dallo scadere del termine di presentazione delle domande.</p>	<p>Se l'operatore dell'impianto di servizio ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, <b>è tenuto ad evadere la richiesta dandone comunicazione entro 90 giorni dal suddetto termine.</b></p> <p><b>In caso di richieste confliggenti con altre richieste alle istanze presentate entro tale termine è data risposta senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo:</b></p> <p><b>a) 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente 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 entro 45 giorni dal termine di presentazione della richiesta, fermo restando l'assegnazione definitiva della capacità relativa all'impianto di servizio di interesse entro il termine di 90 giorni dal</b></p>	<p>La proposta di modifica è finalizzata, da una parte, a rendere uniforme la tempistica per tutti gli operatori di servizio e, dall'altra, a rendere coerente la stessa con le fasi temporali di gestione e allocazione della capacità previste dal Prospetto Informativo della Rete (PIR), sia per la fase di allocazione annuale sia per le richieste in corso d'orario, evidenziando al riguardo come la tempistica definita nel PIR sia stata già oggetto di un'attenta valutazione, al fine di coniugare la trattazione della capacità degli impianti con quella relativa alle tracce orarie.</p> <p>Il termine di 90 gg entro il quale l'operatore di impianto è tenuto a riscontrare la richiesta rappresenta un lasso temporale idoneo ad "assorbire" la tempistica prevista nel PIR per il Gestore dell'Infrastruttura che, nel caso di richieste per l'orario successivo è al di 78 giorni (2 settembre richiesta e 18 novembre consegna progetto orario) e di 15 giorni per le richieste in corso di orario. Per RFI, dunque, la tempistica sarebbe quella indicata nel PIR.</p> <p>Viceversa per le richieste di capacità in conflitto, si condivide la fissazione del termine di 45 giorni ai fini della comunicazione dell'esito della procedura di coordinamento, ferma restando l'assegnazione definitiva della capacità relativa all'impianto di interesse alla data di consegna del progetto orario definitivo.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
			<p><b>termine per la presentazione delle richieste di capacità;</b>  <del>b) 30 giorni, nel caso di richiesta non confligente con altre</del> <del>richieste.</del>  I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dallo scadere del termine di presentazione delle domande.</p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
7. Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso	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 confliggente 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</p>	<p><b>Le richieste presentate successivamente alla scadenza del termine di cui al punto 7.2 sono trattate in ordine cronologico di presentazione della richiesta ed è data risposta almeno 7 giorni prima della data di avvio del servizio.</b></p> <p><del>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:</del></p> <p><del>a) 30 giorni, in caso di richiesta di capacità già allocata o di richiesta confliggente 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</del></p>	<p>Quanto alle richieste cosiddette "tardive", si ritiene di confermare la previsione del PIR in base alla quale dette richieste sono trattate in ordine cronologico di presentazione. Per tali richieste, anche in considerazione del fatto che per esse non è prevista una procedura di coordinamento, si propone di modificare la misura, prevedendo una tempistica di riscontro, non a partire dalla data di richiesta ma a ritroso rispetto all'avvio del servizio (almeno 7 gg. prima rispetto all'avvio del servizio).</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>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><del>priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;</del>  <del>b) 15 giorni lavorativi, nel caso in cui la capacità richiesta risulti disponibile;</del>  <del>c) 5 giorni lavorativi, per richieste di servizi connesse alle richieste specifiche di capacità previste dall’articolo 30 del d.lgs. 112/2015.</del>  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>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
	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.	<del>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.</del>	La proposta di eliminazione è conseguenziale alla proposta di modifica del precedente punto 7.3. del presente schema che prevede la trattazione delle richieste non collegata ad un termine di presentazione delle richieste.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
11. Stazioni passeggeri	11.1	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. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori.	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 e <b>considerando anche la tipologia di</b> <del>presso la</del> stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS <del>e o non</del> <b>tradizionali</b> ), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori, <b>tenendo comunque conto dei volumi di traffico riferibili a ciascuna impresa ferroviaria richiedente.</b> <b>Il principio di adeguata visibilità e accessibilità deve ritenersi soddisfatto laddove il gestore di stazione ricorra all'implementazione di idonea ed efficace segnaletica di orientamento.</b>	Lo schema di atto di regolazione detta una disciplina generalizzata ed uniforme delle stazioni ferroviarie che rispondono ai requisiti di cui al successivo punto 11.6, non tenendo invece conto: i) delle peculiarità fisiche della singola stazione (dovute ad eventuali vincoli e limitazioni di carattere strutturale, architettonico ed urbanistico); ii) della funzionalità della stazione ad oggi spesso improntata alla sussistenza di specifiche attività commerciali che assolvono ad una funzione di erogazione di servizi comunque connessi all'attività di trasporto (multimodale) e alla presenza del viaggiatore in stazione. A giudizio di RFI, l'ART nel delineare lo schema di atto di regolazione presuppone una situazione, nella realtà non riscontrabile, in cui gli ambienti di stazione si presumono completamente liberi e nella piena disponibilità del gestore. Solo tale scenario, che tuttavia non è dato rinvenire in nessuna delle stazioni interessate, potrebbe consentire ciò che la misura richiede come attività preliminare, ossia la distinzione tra gli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario e quelli destinati alle attività commerciali. Non può infatti non considerarsi che il gestore di stazione, nell'elaborare il piano di utilizzo della stessa, non si trova in una condizione tale da poter operare tale differenziazione, in quanto la quasi totalità degli spazi presenti in stazione -a prescindere dalla loro destinazione d'uso- è allo stato oggetto di contrattualizzazione. Ne consegue che un incremento degli spazi funzionali ai servizi di trasporto ferroviario -al fine di fornire servizi ad oggi non presenti in stazione, così come richiesto dal presente schema- comporterebbe necessariamente una riduzione di quelli destinati alle attività commerciali. Ciò premesso, prendendo a riferimento i criteri allo stato individuati nello schema di atto di regolazione al fine di

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>pervenire al numero delle stazioni interessate dal provvedimento, gli impianti coinvolti si attesterebbero nell'ordine di oltre 700. Talune di queste stazioni potrebbero, ad esempio, non avere strutture e condizioni tecniche tali da garantire ulteriori disponibilità di spazi da dedicare alle biglietterie tradizionali ovvero a sale di accoglienza ed assistenza (così come configurate nel presente documento), motivo per il quale il piano di utilizzo potrebbe/dovrebbe limitarsi a contemplare solo spazi per BSS e desk informativi (difatti, si segnala che -delle oltre 700 stazioni di cui sopra- circa 450 non dispongono di spazi dedicati alla biglietteria tradizionale). Non si può poi trascurare il fatto che -come già accennato in precedenza- in altre stazioni rientranti comunque nel perimetro applicativo definito dall'Autorità, seppur dotate di locali/spazi astrattamente idonei a consentire la collocazione di ulteriori servizi oltre alle BSS/desk informativi, non sarebbe agevole dedicare tali spazi ad ulteriori servizi ferroviari in quanto quest'ultimi risultano essere sottoposti ad un regime locativo spesso a favore di attività commerciali rivolte all'erogazione di servizi comunque a beneficio degli utenti finali (tabaccherie e bar autorizzati alla rivendita di biglietti, edicole ecc.), la cui presenza garantisce anche una migliore vivibilità della stazione anche in termini di sicurezza percepita. Ne consegue che la definizione di un piano di utilizzo di stazione che preveda spazi per tutte le tipologie di servizi indicate dall'ART implicherebbe, in ogni caso, una preliminare rinegoziazione dei contratti con gli attuali gestori che preveda la concertazione di una clausola di risoluzione anticipata quale quella ipotizzata dall'Autorità. A prescindere dalla dubbia compatibilità di tale clausola contrattuale rispetto alla disciplina e alle tutele in materia</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>di locazione (su cui appare opportuno un attento approfondimento da parte di codesta Autorità anche al fine di sterilizzare il rischio di eventuali e dispendiosi futuri contenziosi) la concreta applicazione della misura di cui trattasi rischierebbe di generare delle inefficienze a detrimento della funzionalità della stazione ed, in ultima istanza, degli stessi passeggeri. Concreto appare il rischio che l'esercente commerciale a cui sarebbe richiesta/imposta la clausola di risoluzione anticipata non intenda garantire il mantenimento della sua attività commerciale in stazione e, al contempo, che il medesimo spazio destinato ad attività di biglietteria ed assistenza inserito nel piano di utilizzo della stazione non venga mai richiesto per tale finalità; di conseguenza, non si può trascurare l'ipotesi di stazioni che rischierebbero di perdere le esistenti funzionalità a cui si è fatto cenno e di trovarsi allo stesso tempo con spazi "vincolati" nel piano di utilizzo a beneficio del trasporto ferroviario senza che gli stessi possano concretamente formare oggetto di richiesta da parte degli operatori rimanendo, almeno in parte, non presidiati ed inutilizzati. Ciò posto, appare del tutto evidente la necessità che le singole stazioni siano differenziate rispetto alla tipologia di spazi destinati all'erogazione dei servizi senza ricorrere ad un piano di utilizzo omogeneo e generalizzato bensì prevedendo nella pertinente misura che il gestore di stazione adotti un piano che tenga conto delle caratteristiche della specifica stazione, sottoponendo il medesimo alla fase di consultazione con i soggetti interessati. In ragione di quanto precede -e sulla scorta delle ulteriori argomentazioni sviluppate al successivo punto 11.4 nonché di uno specifico approfondimento da effettuarsi disponendo di un congruo lasso temporale in considerazione dell'elevato numero di</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p>impianti coinvolti- il piano di utilizzazione della stazione potrebbe dover essere articolato nel senso di prevedere solo per talune di esse spazi destinati a tutte le tipologie di servizi a cui fa riferimento lo schema di atto di regolazione, garantendo comunque in tutte le stazioni la previsione di spazi per BSS e desk informativi.</p> <p>Appare necessaria una revisione del presente schema finalizzata a colmare l'assenza di criteri e principi concretamente idonei a consentire l'allocazione degli spazi evitando gradi di sindacabilità che andrebbero ragionevolmente a manifestarsi laddove fossero confermati i generici riferimenti alla pari e adeguata visibilità e accessibilità. I criteri e i principi di assegnazione degli spazi, la cui definizione rientra nella competenza dell'ART -e che se oggettivamente definiti e predeterminati risultano funzionali anche a prevenire l'insorgere di conflitti in fase di allocazione- devono cioè consentire al destinatario della misura l'applicazione della stessa sulla base di parametri oggettivi e, per quanto possibile, misurabili. In tale prospettiva riteniamo che la misura debba essere necessariamente integrata inserendo il criterio proposto, ossia quello correlato ai "volumi di traffico riferibili a ciascuna impresa ferroviaria richiedente", ovvero con l'introduzione di un eventuale diverso criteri comunque idoneo a garantire certezza nella fase allocativa. Va evidenziato come l'introduzione del criterio della proporzionalità legata ai volumi di traffico, già validato dall'Autorità nell'ambito degli impegni presentati da RFI in occasione del procedimento di cui alla Delibera 66/2015, anche a seguito di riscontro positivo in fase di market test, si era reso necessario per ovviare all'indeterminatezza dei soli principi di pari visibilità e accessibilità previsti dalla</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
				<p data-bbox="1213 228 1927 256">Delibera n. 70/2014.</p> <p data-bbox="1213 298 1927 574">Oltre all'opportuna introduzione del richiamato principio di proporzionalità, considerando che il principio di pari visibilità e accessibilità appare connotarsi per l'ardua, se non impossibile, oggettiva predeterminazione, si propone che la misura in questione contempli che detto principio possa ritenersi soddisfatto laddove la localizzazione degli spazi sia adeguatamente supportata e assistita da idonea segnaletica da redigere secondo le pertinenti STI.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
11. Stazioni passeggeri	11.2	Ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri è assicurata la promozione dei propri servizi e l'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie rispetto alle imprese ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.	<del>Ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri è assicurata la promozione dei propri servizi e l'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie rispetto alle imprese ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.</del>	Non si condivide l'interpretazione dell'ART di considerare gli spazi pubblicitari al pari di quelli di stazione facendoli rientrare nel perimetro regolatorio del presente schema. Infatti, detti spazi non sembrano potersi ricondurre né alle "strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio" né tantomeno alle "strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario". Si rappresenta la mancanza di basi giuridiche e motivazioni necessarie ad un intervento regolamentare sul mercato pubblicitario. La pubblicità realizzata in stazione costituisce parte del più ampio mercato della c.d. pubblicità esterna, consistente nella vendita di spazi pubblicitari in luoghi aperti al pubblico. È assodata l'elevata dinamicità e competitività di tale mercato e risulta, quindi, ingiustificato sottoporre ad obblighi di contrarre il gestore di stazione, ponendolo in una situazione di svantaggio competitivo rispetto agli operatori concorrenti, peraltro con pesanti ricadute sulla possibilità di un'adeguata pianificazione commerciale nella programmazione della vendita degli spazi.
11. Stazioni passeggeri	11.4	Le strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, comprendono - tra gli altri - gli spazi richiesti dalle imprese ferroviarie per poter prestare servizi di accoglienza e assistenza alla propria clientela. I gestori di stazione provvedono conseguentemente, entro il termine di quattro mesi dall'entrata in vigore del	<del>Le strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, comprendono - tra gli altri - gli spazi richiesti dalle imprese ferroviarie per poter prestare servizi di accoglienza e assistenza alla propria clientela. I gestori di stazione provvedono conseguentemente, entro il termine di quattro mesi dall'entrata in vigore del</del>	Non si condivide l'interpretazione dell'ART secondo cui la definizione di "strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario", di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a ), del d.lgs. 112/2015 ricomprenda anche spazi specificatamente dedicati ai servizi di accoglienza e assistenza alla propria clientela. Inoltre, le sale di accoglienza e assistenza oggi presenti nelle stazioni, così come organizzate e concepite dalle imprese che operano nel mercato AV, non sono funzionali all'erogazione di servizi alla generalità dell'utenza ma dedicate ad uno specifico target di clientela e dunque assolvono a finalità di natura prettamente commerciale. In merito a tali considerazioni si sottolinea il carattere di strumento di marketing (che, da un punto di vista

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>presente atto, ad apportare le necessarie integrazioni ai sistemi tariffari elaborati ai sensi della delibera dell'Autorità n. 96/2015, nonché ad adempiere a tutti gli obblighi previsti dal d.lgs. 112/2015 e dal Regolamento.</p>	<p><del>presente atto, ad apportare le necessarie integrazioni ai sistemi tariffari elaborati ai sensi della delibera dell'Autorità n. 96/2015, nonché ad adempiere a tutti gli obblighi previsti dal d.lgs. 112/2015 e dal Regolamento.</del></p>	<p>dell'obiettivo strategico dell'impresa, li rende non dissimili dagli spazi pubblicitari) proprio dei servizi di accoglienza e assistenza rivolti alla clientela. Infatti, tramite questi spazi di accoglienza si crea un canale di contatto con i clienti premium, volto alla fidelizzazione del cliente stesso ed alla promozione di offerte di natura commerciale. Il carattere indispensabile di questi servizi rimane, quindi, indimostrato. Ne consegue che detti locali di accoglienza non hanno alcun collegamento con l'esercizio ferroviario quale elemento preso a riferimento dal legislatore in un'ottica di funzionalità di spazi di stazione rivolti alla generalità degli utenti e, pertanto, non meritano di essere inseriti nel perimetro regolatorio del presente atto. Difatti, non si può trascurare la circostanza che tutte le esigenze della generalità dei viaggiatori a cui fa riferimento l'art.13, comma 2, lett. a) del d.lgs. 112/2015 , consistenti nel ricevere assistenza e informazioni connesse al viaggio, vengono assicurate tramite la presenza di biglietterie e/o desk informativi.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
11. Stazioni passeggeri	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"> <li>- 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;</li> <li>- 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;</li> </ul>	<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, <del>se pertinenti,</del> oltre agli elementi di cui all'articolo 14 del Regolamento, <b>se pertinenti, il rispetto, durante la fase di allocazione degli spazi, dei criteri di cui al precedente punto 11.1. da parte del gestore di stazione.</b></p> <p><del>- 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;</del></p> <p><del>- l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo di spazi già</del></p>	<p>Le valutazioni da parte dell'ART in sede di reclamo devono essere ancorate alla verifica del rispetto di principi e criteri che la stessa ART deve adottare ai fini dell'allocazione degli spazi da parte del gestore di stazione, secondo quanto previsto ed argomentato con riferimento alla misura 11.1. Ubicazione, estensione e grado di utilizzo, se non correlati ad uno specifico parametro di assegnazione, assumono una valenza sempre sindacabile e suscettibile di reclamo da parte del richiedente, con l'ulteriore conseguenza che l'attività dell'Autorità, a seguito del reclamo, piuttosto che essere finalizzata a verificare il corretto operato del gestore si traduce in un provvedimento di natura allocativa, fuoriuscendo così dalle specifiche finalità ad essa attribuite.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>- 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>	<p><del>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.</del></p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
11. Stazioni passeggeri	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> <p>- 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</p>	<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> <p>- 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.</p> <p>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 <b>ovvero solo di taluni di detti servizi garantendo, in ogni caso, la presenza almeno di BSS e</b></p>	<p>Per le motivazioni inerenti alle proposte di modifica si fa riferimento a quanto compiutamente illustrato al precedente punto 11.1 e si fa presente che si propone di integrare il testo in coerenza con quanto previsto all'art. 5 del Regolamento in materia di pubblicazione della descrizione di impianto di servizio.</p> <p>La proposta di modifica suggerita dalla Scrivente in ordine al processo di formazione e pubblicizzazione definitiva del piano di utilizzo delle stazioni -che delinea un approccio atto ad escludere che il piano, prima della fase di consultazione, sia elaborato prevenendo necessariamente spazi per ogni tipologia di servizio (BSS, biglietteria tradizionale, desk)- appare peraltro coerente con l'esigenza di definire (e se del caso integrare) il suddetto piano tenendo conto anche delle esigenze espresse nella fase consultiva da parte dei soggetti interessati e, in particolare, delle istanze dei committenti pubblici relativamente ai servizi OSP. Infatti, in tali ultimi casi, la definizione del numero e della località di ubicazione di spazi di stazione da destinare a servizi per l'utenza sono demandati alla programmazione dei soggetti affidanti il servizio di trasporto. Proprio tale ultima peculiarità è stata presa in considerazione dall'organismo di regolazione spagnolo (come peraltro richiamato in sede di relazione illustrativa, segnatamente alla nota 2), il quale, sulla base del suddetto presupposto, ha ritenuto di esonerare integralmente le stazioni interessate esclusivamente da servizi OSP dall'applicazione del Regolamento.</p>



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>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;</p> <p>- 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 informativi,</p> <p>- può assegnare ad attività commerciali gli spazi destinati alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e da queste non</p>	<p><b>desk informativi.</b> 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;</p> <p>- pubblica sul proprio sito web entro il 30 giugno di ogni anno, <b>ovvero fornisce al Gestore dell'Infrastruttura le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione da inserire nel PIR</b>, 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</p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>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. Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura 11, con particolare riferimento al valore da utilizzare come soglia di traffico di cui al punto 11.6. Si evidenzia che i punti 11.1, 11.2 e 11.3 riprendono quanto previsto dalle misure 10.6.1, 10.6.2 e 10.6.3 della delibera dell'Autorità n. 70/2014, estendendone l'ambito di applicazione ai gestori delle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 4, del d.lgs. 112/2015.</p>	<p>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 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. Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura 11, con particolare riferimento al valore da utilizzare come soglia di traffico di cui al punto 11.6. Si evidenzia che i punti 11.1, 11.2 e 11.3 riprendono quanto previsto dalle misure 10.6.1, 10.6.2 e 10.6.3 della</p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
			<p>delibera dell'Autorità n. 70/2014, estendendone l'ambito di applicazione ai gestori delle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 4, del d.lgs. 112/2015.</p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
12. Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine	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>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</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>a) <b>premesso che</b> prima dell'avvio del servizio, <b>viene redatto a cura di RFI il prospetto "M53 Manovre Integrato"</b>, <del>a cura dell'</del>l'operatore di servizi di manovra (in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI, altri operatori di impianto) <del>il prospetto "M53 integrato"</del>, <b>ovverosia redige un documento "Programma Manovre e Servizi Operatore", che si conforma ed è vincolato ad orari, indicazioni e prescrizioni del "M53 Manovre Integrato"</b>, in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le</p>	<p>Si ritiene necessario distinguere, anche nei termini, il prospetto "M53 Manovre Integrato", redatto a cura del GI come da normativa vigente (nota RFI 8493/2013), dal documento redatto dall'operatore di servizi di manovra, come istituito dallo schema di atto di regolazione, di cui si propone la denominazione "Programma Manovre e Servizi Operatore"</p> <p>Il prospetto "M53 Manovre Integrato" di RFI è il documento base o "primario"; il documento dell'operatore di servizi di manovra ("Programma Manovre e Servizi Operatore") dovrà obbligatoriamente conformarsi al M53 Manovre Integrato di cui recepirà indicazioni e prescrizioni (orari, binari, etc.) e a cui potrà aggiungere le ulteriori indicazioni di cui al presente schema di regolazione (finestre temporali per il carico/scarico nei terminal, eventuali movimenti su dorsali/fasci esterni all'impianto/recinto RFI, etc.). Quanto sopra, poiché l'attuale prospetto "M53 Manovre Integrato" è redatto da RFI sulla base del programma di manovra predisposto dalle singole IF. Tale organizzazione ha lo scopo di:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. garantire a tutti gli operatori trasparenza e non discriminazione;</li> <li>2. massimizzare l'utilizzazione degli impianti;</li> <li>3. compatibilizzare le diverse richieste per renderle armoniche e gestibili sia dal punto di vista impiantistico che organizzativo;</li> <li>4. assegnare i binari di arrivo/partenza/approntamento dei treni più opportuni rispetto: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. al servizio da svolgere;</li> <li>b. alle possibili interferenze fra treni, fra treni e manovre e fra manovre;</li> <li>c. alla composizione dei treni, in particolare rispetto alle Pericolose;</li> </ol> </li> </ol>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>scarico/carico dei convogli. D'intesa con i richiedenti servizi e il GI, l'operatore di servizi di manovra individua tre fasce orarie (punta, media e morbida) che identificano l'impianto in relazione al traffico programmato durante la giornata. L'operatore di servizi di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel prospetto M53 integrato, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;</p> <p>b) l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione entro un tempo massimo di 15':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;</li> <li>- in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente</li> </ul>	<p>operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; <del>il prospetto M53 integrato</del> <b>detto "Programma Manovre e Servizi Operatore"</b> 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 <del>il GI</del>, l'operatore di servizi di manovra, il GI 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, <del>il rispetto di</del> <b>oltre a</b> quanto pianificato nel prospetto "M53 <b>Manovre integrato</b>", <b>il rispetto di quanto riportato nel "Programma Manovre e Servizi Operatore"</b> svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di</p>	<p>d. a vincoli normativi di esercizio (Trasporti Eccezionali). Il rispetto dei vincoli di cui sopra richiede la conoscenza approfondita delle caratteristiche di ogni singolo impianto e quella di vincoli normativi; conseguentemente la predisposizione del prospetto M53 Manovre integrato non può che essere effettuata da nessun altro operatore se non dal Gestore dell'Infrastruttura. D'altra parte la redazione del prospetto M53 manovre integrato rappresenta, nell'ambito del singolo impianto, la sintesi delle richieste di servizio avanzate da ogni singola IF e la conseguente assegnazione di capacità dell'infrastruttura. Anche da questo punto di vista non può che essere il Gestore ad occuparsi della sua predisposizione, considerando il suo ruolo istituzionale. D'altra parte, laddove coesistessero più operatori di servizi di manovra nello stesso impianto si verificherebbe il problema della gestione delle interferenze fra gli stessi operatori con interessi non sempre compatibili con la migliore utilizzazione dell'infrastruttura e con il miglior servizio complessivo. Tale prospetto, rappresentando di fatto il piano di lavoro della giornata nell'ambito degli impianti RFI, si limita ad indicare il punto di destinazione e/o provenienza dei movimenti di manovra senza mai entrare nell'organizzazione del lavoro all'interno degli stabilimenti industriali raccordati o terminali ove vengono terminalizzati i trasporti o da dove i trasporti sono approntati. Tale attività organizzativa, infatti, è propria del terminalista operante i servizi di carico e scarico merci. Qualora due o più Impese Ferroviarie individuassero un medesimo operatore di manovra RFI dovrebbe consegnare l'estratto dell'M53 Manovre Integrato con i soli treni di competenza; in tal caso l'operatore di manovra potrà</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>entro:</p> <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> <p>c) 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>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</p>	<p>stazione per la partenza come da orario programmato;</p> <p>b) l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione, <b>salvo tempistiche diverse indicate nel prospetto "M53 manovre Integrato"</b>, entro un tempo massimo di 15':</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;</li> <li>– in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:</li> </ul> <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> <p>c) 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</p>	<p>predisporre per i suoi fini un "Programma Manovre e Servizi Operatore" anche con le informazioni relative alle attività svolte all'interno dei raccordi privati così come indicato nello schema di atto di regolazione. Anche per quanto concerne l'individuazione delle tre fasce orarie (punta, media e morbida), si ritiene che la stessa non possa essere effettuata dagli operatori o dalle IF ma solo dal Gestore. Ciò per non compromettere l'efficiente utilizzazione degli impianti derivante dall'individuazione delle tempistiche più confacenti alle esigenze dell'operatore e meno orientate alla massimizzazione ottimale della potenzialità dell'impianto. Inoltre, nascerebbe conflitto operativo nel caso di coesistenza di più operatori nell'ambito dello stesso impianto. La tempistica indicata per l'avvio delle operazioni nelle tre fasce orarie è da intendersi come tempo massimo salvo tempistiche diverse indicate nel prospetto M53 manovre integrate che tengono ovviamente conto delle esigenze di compatibilizzazione delle diverse richieste rispetto alle capacità degli impianti. Analoghe considerazioni valgono anche per le tempistiche indicate per la Gestione Operativa.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>operazioni di messa a disposizione del convoglio nell'impianto (per le operazioni propedeutiche alla partenza). 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,</p>	<p>all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza) nel rispetto della tempistica definita, <b>oltre che</b> nel prospetto M53 <b>Manovre Integrato, nel "Programma Manovre e Servizi Operatore"</b> 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</p>	

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>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>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>	



Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
<i>12. Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine</i>	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, <del>con cadenza mensile,</del> i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra <b>qualora abbiano causato</b> , <del>sia in termini complessivi, che per singolo utente.</del> <b>ritardi indotti alla circolazione a causa di tardate operazioni.</b>	Relativamente alla pubblicazione sui propri siti WEB con cadenza mensile dei tempi registrati per l'espletamento del servizio di manovra è doveroso evidenziare l'onerosità organizzativa che ne deriverebbe. Si propone di individuare indici alternativi da pubblicare (ad esempio ritardi indotti alla circolazione a causa di tardate operazioni di manovra).

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
12. Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine	12.5	Nelle stazioni di confine il servizio di manovra può essere organizzato, nel rispetto dei principi definiti al punto 4.1, con le seguenti modalità: a) fornito direttamente dal gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, con proprie risorse, adottando tariffe correlate a costi pertinenti ed efficienti; b) affidato in esclusiva a terzi, tramite procedura di gara di evidenza pubblica conforme a quanto stabilito dal d.lgs. 50/2016, da effettuarsi a cura del gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, nel rispetto delle tempistiche e modalità previste ai punti da 13.12 a 13.14; c) regime di prestazione in proprio, in cui tutte le IF che prestano in proprio il servizio sono identificate come operatori del servizio di manovra e garantiscono la fornitura dello stesso anche a tutti gli altri eventuali richiedenti, ad un prezzo pari al costo di fornitura più un ragionevole margine di profitto. La presente disposizione non	Nelle stazioni di confine il servizio di manovra può essere organizzato, nel rispetto dei principi definiti al punto 4.1, con le seguenti modalità: a) fornito direttamente dal gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, con proprie risorse <b>o tramite società da esso controllate</b> , adottando tariffe correlate a costi pertinenti ed efficienti; b) affidato in esclusiva a terzi, tramite procedura di gara di evidenza pubblica conforme a quanto stabilito dal d.lgs. 50/2016, da effettuarsi a cura del gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, nel rispetto delle tempistiche e modalità previste ai punti da 13.12 a 13.14; c) regime di <del>prestazione in proprio</del> <b>autoproduzione</b> , in cui tutte le IF che prestano in proprio il servizio sono identificate come operatori del servizio di manovra e garantiscono la fornitura dello stesso anche a tutti gli altri eventuali richiedenti, ad un	<p>Quanto alla soluzione di cui alla lettera a) si ritiene opportuno -in linea con quanto previsto dal D.Lgs. 50/2016- prevedere espressamente che la produzione del servizio di manovra possa essere espletata direttamente ovvero per il tramite di società da esso controllate, con oggetto sociale coerente con l'attività medesima.</p> <p>Quanto alla soluzione di cui alla lettera c) si ritiene invece opportuno far riferimento al concetto di autoproduzione, così come suggerito di modificare alla misura 2 del presente schema di atto di regolazione, in modo tale da ricomprendervi anche la produzione del servizio in favore della società controllante e delle società controllate.</p> <p>Qualora il gestore dell'infrastruttura decida di optare per la soluzione organizzativa di cui alla lettera b) non si condivide l'iter approvativo previsto dall'Autorità a valle di apposite relazioni tecniche prodotte dal GI. Difatti, non appare pertinente il richiamo operato in sede di relazione illustrativa al presente schema di atto di regolazione alla prescrizione 5.3.1 dell'Allegato alla Delibera ART n. 140/2017 in cui, si ricorda, è unicamente previsto che <i>"L'Autorità concederà il nulla osta alla sospensione definitiva del servizio, per ogni stazione di confine interessata, solo a seguito di opportune relazioni tecniche presentate dal GI, e validate dall'Autorità, dalle quali si evinca che nell'impianto di confine interessato il servizio di manovra, eventualmente in autoproduzione a cura delle IF, sia possibile e rispetti i criteri di efficienza, economicità, contenimento dei costi come previsto in forma generale dalla delibera ART n. 18/2017"</i>. Appare dunque evidente che detto nulla osta possa riguardare solo il caso in cui il GI opti per il regime di autoproduzione -così come</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
		<p>obbliga le IF interessate ad investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste. In caso di rifiuto di fornitura del servizio, il richiedente ne informa senza indugio l'Autorità.</p> <p>Nei casi di cui alle lettere b) e c) il coordinamento dei movimenti di manovra rimane sotto la responsabilità esclusiva del gestore dell'infrastruttura. Nei casi di cui alle lettere b) e c), il GI sottopone preventivamente all'approvazione dell'Autorità una relazione sulla fattibilità e sulle modalità attuative della soluzione organizzativa scelta, nonché sulla coerenza della stessa con i principi del punto 4.1.</p>	<p>prezzo pari al costo di fornitura più un ragionevole margine di profitto. La presente disposizione non obbliga le IF interessate ad investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste. In caso di rifiuto di fornitura del servizio, il richiedente ne informa senza indugio l'Autorità.</p> <p>Nei casi di cui alle lettere b) e c) il coordinamento dei movimenti di manovra rimane sotto la responsabilità esclusiva del gestore dell'infrastruttura.</p> <p>Nei casi di cui alle lettere b) e c), il GI sottopone preventivamente all'approvazione dell'Autorità una relazione sulla fattibilità e sulle modalità attuative della soluzione organizzativa scelta, nonché sulla coerenza della stessa con i principi del punto 4.1.</p>	<p>chiaramente esplicitato sia nella prescrizione in parola che negli atti del ricorso promosso da RFI avverso la Delibera ART n. 140/2017 e conclusasi con la sentenza del TAR Piemonte n. 347 del 26/3/2019- e non anche se decida di affidare il servizio in questione ai sensi di quanto disposto dal D.Lgs. 50/2016. Diversamente opinando si verificherebbe un contrasto con i principi di libertà economica e organizzativa del GI il quale, pur dovendo assicurare la fornitura del servizio di manovra, si vedrebbe costretto ad attendere un'approvazione da parte dell'Autorità riguardo le modalità di affidamento del servizio consentite dalla vigente normativa di settore.</p>

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
13. Servizi di manovra: Gestore Unico	13.1	Per i comprensori ferroviari che rispettano le seguenti condizioni: a) presenza di un'area portuale o di almeno due operatori comprensoriali e b) traffico merci superiore a 80 treni mensili o 900 treni annui, 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: a) presenza di un'area portuale o di almeno due operatori comprensoriali e b) traffico merci superiore a 80 treni mensili o 900 treni annui, è possibile prevedere l'individuazione del Gestore Unico sulla base dei criteri, modalità e condizioni attuative di cui alla presente misura. <b>Nei comprensori dotati di un Gestore Unico, in accordo con il Gestore dell'Infrastruttura per i profili di interesse, è facoltà degli operatori comprensoriali non prevedere un Gestore Unico qualora non lo ritenessero più necessario.</b>	Si ritiene opportuno inserire una chiara disciplina per i comprensori che attualmente si sono dotati di un GU ai sensi della Delibera 18/17, statuendo espressamente anche la possibilità di non prevedere un GU qualora non lo ritenessero più necessario.
13. Servizi di manovra: Gestore Unico	13.2	Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 287/1990 ed alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10 del Regolamento.	Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione <del>nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 287/1990</del> <b>limitatamente ai casi previsti dall'art. 4.2 lettera e)</b> ed alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10, <b>paragrafo 3,</b>	Si ritiene che la misura debba tenere conto della definizione di cui all'art. 3 punto 8) del Regolamento che prevede la produzione in proprio dei servizi nei casi in cui l'operatore d'impianto di servizio, quale è il GU della manovra, "offra tale possibilità" e inserisca tale possibilità nella descrizione d'impianto di cui all'art. 4.2 lettera e) del Regolamento, sulla scorta di quanto precisato nel considerando 13 dello stesso. Solo in tal caso, oltre a quanto previsto all'art. 10.3 del Regolamento, è possibile la produzione in proprio dei servizi e/o anche a favore di determinati beneficiari stabiliti dall'art. 9, comma 1, della legge 287/1990 ("per uso proprio

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
			del Regolamento.	<i>o della società controllante e delle società controllate”).</i>
13. Servizi di manovra: Gestore Unico	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 prospetto M53 “di comprensorio”), con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti.	Ai fini di cui al punto 13.15, <b>su iniziativa del Rappresentante del Compensorio all'uopo designato dagli operatori comprensoriali</b> , 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 prospetto M53 "di comprensorio"), con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti.	L'integrazione proposta alla misura regolatoria in questione è finalizzata ad individuare un responsabile del processo per la redazione e per l'M53 di Compensorio, in assenza del quale potrebbe essere compromessa la redazione del documento.
14. Raccordi ferroviari	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.	Le attività di sorveglianza <b>sull'esercizio e sugli impianti di gestione e manutenzione</b> del raccordo, per la componente al di fuori del recinto ferroviario, sono esercitate dal GI e poste a carico del raccordato.	La proposta di modifica della misura con ricorso ad una diversa dizione circa l'oggetto dell'attività di sorveglianza è riconducibile al fatto che RFI esercita detta sorveglianza sugli impianti di raccordo al di fuori del recinto limitatamente ai dispositivi connessi ai collegamenti di sicurezza e non anche alle attività manutentive degli impianti rientranti nel perimetro di competenza del raccordato.

Misura	Punto	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo da modificare/integrare	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
14. Raccordi ferroviari	14.19	Le attività di manutenzione ordinaria degli impianti di raccordo all'interno del recinto ferroviario, ed i relativi costi, sono a carico del GI.	Le attività di manutenzione ordinaria degli impianti di raccordo <b>di proprietà del GI</b> , all'interno del recinto ferroviario, ed i relativi costi, sono a carico del GI <b>medesimo, fatta eccezione di quelli non compresi nel cd. Pacchetto Minimo di Accesso.</b>	Le attività di manutenzione ordinaria all'interno del raccordo sono a cura ed onere del GI. Sono da escludere in ogni caso le attività di manutenzione all'interno degli impianti di raccordo e/o aree realizzati all'interno del recinto ferroviario e rientranti nella gestione di un Raccordato diverso da RFI o da sua società controllata. In tale ultimo caso gli oneri manutentivi sono a carico del gestore del Raccordo, quand'anche l'impianto raccordato sia collocato all'interno del recinto ferroviario.
14. Raccordi ferroviari	14.20	Le attività del personale operativo del GI legate alla movimentazione dei rotabili, da e per il raccordo, sono a carico del GI esclusivamente se prestate all'interno del recinto ferroviario.	Le attività del personale operativo del GI legate alla <del>movimentazione</del> <b>circolazione</b> dei rotabili, da e per il raccordo, sono a carico del GI esclusivamente se prestate all'interno del recinto ferroviario <b>nell'arco temporale di abilitazione della stazione pubblicata in PIR.</b>	Il personale di RFI non presta attività di manovra, che comunque non sarebbe compresa nel PMdA. Inoltre i costi di circolazione sono calcolati nel PMdA solo nelle fasce orarie indicate a PIR di abilitazione. I costi generati da invii di treni a raccordi che richiedono un turno extra di abilitazione stazione sono posti a carico del raccordato.