

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
2	b	b) comprensorio ferroviario: insieme di infrastrutture afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli altri impianti collegati e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento.	b) comprensorio ferroviario: insieme di infrastrutture che si riferiscono afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli altri impianti collegati e da ad una o più stazioni ferroviarie, da e impianti di interfaccia e comunque raccordati con la rete ferroviaria nazionale. nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento	
2	b		<p>b.1) Interporto:</p> <p>complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevanza nazionale ed europea, gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici. In ogni caso comprendente uno scalo ferroviario (stazione merci in uso esclusivo), impianti terminal, stabilimenti raccordati. L'Interporto dispone di aree idonee a formare o ricevere anche treni completi nonché realizzare il cambio modale, e in collegamento con porti, aeroporti, e viabilità di grande comunicazione;</p>	<p>Riferimento Legislativo: Legge istitutiva degli Interporti (L.n°. 240 del 04.08.1990) integrata in virtù dell'art.117, terzo comma, della Costituzione dalla proposta di legge U.I.R , C730 – A del 26.11.2013 “ legge quadro in materia di Interporti e piattaforme logistiche territoriali”.</p> <p>La legge quadro su citata prevede in termini di “ambito di applicazione”:</p> <p>a) favorire l'intermodalità terrestre e l'efficienza del flusso logistico, svolgendo funzioni connettive di valore strategico per l' intero territorio nazionale ed europeo, valorizzando la rete esistente degli interporti;</p> <p>b) migliorare e incrementare la concentrazione dei flussi di trasporto;</p> <p>c) razionalizzare l'utilizzazione del territorio in funzione del trasporto;</p> <p>d) contribuire alla diminuzione dell'impatto ambientale delle attività di trasporto;</p> <p>e) promuovere la sostenibilità economica, sociale</p>

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				<p>e ambientale delle attività di trasporto di merci e di logistica;</p> <p>f) prevedere gli strumenti necessari per l'utilizzo di un unico standard di comunicazioni delle informazioni riguardanti il trasporto delle merci e le merci stesse ,nonché ogni altra informazione rilevante.</p> <p>Individuando per gli Interporti (esistenti o previsti in realizzazione) I seguenti requisiti minimi :</p> <p>a) disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici che ne compromettano la fattibilità;</p> <p>b) collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione;</p> <p>c) collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria ed europea;</p> <p>d) coerenza e coesistenza con corridoi trans europei di trasporto, essere un nodo delle reti TENT -T;</p> <p>e) disporre di un servizio doganale,</p> <p>f) disporre di un centro direzionale;</p> <p>g) disporre di aree dedicate ai servizi destinati ai</p>

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				<p>veicoli industriali;</p> <p>h) disporre di aree destinate non solo al cambio di modalità di trasporto delle merci ma, anche quelle destinate alla logistica distributiva, di approvvigionamento, industriale, distributiva urbana;</p> <p>i) disporre di sistemi che garantiscono la sicurezza delle merci, delle aree e degli operatori.</p> <p>.....</p>
2	b		<p>b.2) Impianti di interfaccia : insieme di infrastrutture ferroviarie quali binari, scambi, segnalamenti, nonché procedure operative utili e necessarie per il trasferimento di una gestione operativa/responsabilità di esercizio (movimentazione rotabili) fra I.F, G.I. e Gestore Unico/Operatore Unico ove previsto.</p>	
2	c	<p>c) gestore di stazione: operatore dell'impianto di servizio responsabile della gestione di una stazione passeggeri, ai sensi dell'articolo 13 comma 2 lettera a) del d.lgs. 112/2015, o di porzione di essa;</p>	<p>c) gestore di stazione: operatore dell'impianto di servizio responsabile della gestione di una stazione passeggeri o merci, ai sensi dell'articolo 13 comma 2 lettera a) del d.lgs. 112/2015, o di porzione di essa;</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>
2	d		<p>d1) Nel contesto di un Interporto, al fine di garantire la regolarità e la</p>	

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<p>sicurezza delle manovre ferroviarie sia nel raccordo base sia nei raccordi particolari, nell'ambito della zona industriale o commerciale deve operare un Unico Organo di Gestione delle manovre stesse. Ove il G.C.U Interportuale non intenda espletare questa funzione direttamente, ma mediante imprese terze, è tenuto comunque a comunicarlo a R.F.I che si riserva di verificare la sussistenza dei requisiti tecnico-operativi e professionali in capo all'impresa indicata ed al relativo personale.</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>
2	e	<p>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);</p>	<p>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 nazionale 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);</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>
2	h		<p>h1) Per quanto riguarda il contesto interportuale (o ricadente nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale) è operatore comprensoriale anche il soggetto, in genere indipendente dalle Imprese Ferroviarie, (art. 31 DICC) che</p>	<p>DICC : Disposizioni, Istruzioni e Clausole Contrattuali di Rete Ferroviaria Italiana per la costruzione e l'esercizio di raccordi con stabilimenti commerciali, industriali ed assimilati .</p> <p>OSS : In contesti ove è necessaria che lo svolgimento delle attività di manovra sia unica, a</p>

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			abbia ricevuto apposito mandato di rappresentanza dal titolare del raccordo base e dai titolari dei raccordi particolari e che in qualità pertanto di Gestore Comprensoriale Unico (GCU - interportuale) abbia sottoscritto, con R.F.I., la gestione completa del sistema dei raccordi e dei rapporti con Rete Ferroviaria Italiana stessa in virtù della titolarità di un contratto di allaccio alla Rete Ferroviaria Nazionale.	tutela della competizione, della riservatezza commerciale, e dello economicità, è preferibile che l'Operatore Unico sia soggetto qualificato come Impresa Ferroviaria (titolo qualificante - licenza ferroviaria)
2	i		i.1) Per quanto riguarda compensori ferroviari facenti parte di un Interporto (o ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale) , caratterizzati da plurime imprese ferroviarie operanti, interferenza operativa nell'esercizio delle attività di natura ferroviaria nonché volumi di traffico superiori a 750 treni medi mese il modello di esercizio della attività di manovra ferrovia, dovrà essere esercitata in maniera esclusiva dal Gestore Unico, avvalendosi ove esiste, del soggetto individuato dal Gestore Comprensoriale Unico come Organo di Gestione Unico della manovra ferroviaria.	Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.
2	m		m1) Servizio di manovra ferroviaria Unica (MU) : modello di gestione che viene adottato in contesti quale	

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<p>è un Interporto (compresa la stazione ferroviaria merci in uso esclusivo nonché eventuali impianti terminal merci propri dello stesso) o ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale, consistente nella esecuzione, con criteri equi, non discriminatori e trasparenti di tutte le possibili attività di manovra, in termini indicativi e non esaustivi. Primaria, secondaria, accessoria, particolare e funzionale. Si tratta di un servizio di natura ferroviaria che comprende la movimentazione dei rotabili nei seguenti ambiti comuni ad un Interporto o circoscrizione AsP: binari di arrivo e partenza dei treni qualificabili come binari di presa e consegna comprensoriali; binari di appoggio generici per la sosta dei convogli, binari di presa e consegna del sistema dei raccordi, binari coincidenti con la lavorazione dei convogli carico- scarico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa, binari propri dei terminal merci.</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>
3	3.2	<p>Sono esentati dall'applicazione delle presenti misure di regolazione, ad eccezione della misura 14, i soggetti responsabili della gestione di infrastrutture private - collegate alle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs.</p>	<p>Sono esentati dall'applicazione delle presenti misure di regolazione, ad eccezione della misura 14, i soggetti responsabili della gestione di</p>	

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
		112/2015 - adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle infrastrutture stesse ed i fornitori di servizi all'interno di queste. L'esenzione non si applica se tali infrastrutture private sono necessarie per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto o se servono o potrebbero servire più di un cliente finale.	infrastrutture private - collegate alle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 - adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle infrastrutture stesse ed i fornitori di servizi all'interno di queste. L'esenzione non si applica se tali infrastrutture private sono necessarie per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto o se servono o potrebbero servire più di un cliente finale	Per eliminare una possibile contraddizione.
4	4.1	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.	4.1) 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, qualificata (in particolare nel contesto di comprensori interportuali) in virtù di indici quali. Efficienza Terminalistica, Indice Rotazione Treno nonché al contenimento dei costi per gli utenti.	Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.
5.3	-		f) Sono impianti di servizio o servizi che rivestono importanza strategica nazionale, come è il caso degli Interporti e/o ambiti portuali, quelli il cui modello di Gestione prevede un pacchetto di servizi	Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<p>fruibili in regime di Gestore Unico / Operatore Unico di manovra con diritto di esclusiva sui servizi offerti per il funzionamento del mercato dei servizi stessi.</p> <p>Ai fini della valutazione dell'importanza strategica, nell'ambito delle valutazioni effettuate caso per caso, l'Autorità valuterà, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - numero I.F operanti nel contesto in esame; - - volume in convogli annui arrivati e partiti nel contesto in esame; - % di trans nazionalità del traffico ferroviario intermodale (ferro – gomma – nave); - % dei ritardi in arrivo dei convogli ferroviari nel contesto in esame - % di domanda di lavorazione dei treni merci (intermodalità) soddisfatta. - Collocazione geografica con riferimento ai corridoi intermodali europei TENT – T. 	<p>di modifiche/precisazioni introdotte.</p>
7.1	7.1	I punti da 7.2 a 7.5 individuano i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai	I punti da 7.2 a 7.5 individuano i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio	

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
		servizi ferroviari, inclusi i servizi complementari ed ausiliari; resta ferma la possibilità per gli operatori di individuare limiti di tempo più ristretti, dandone pubblicità ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, lettera f) del Regolamento.	<p>danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai servizi ferroviari, inclusi i servizi complementari ed ausiliari; resta ferma la possibilità per gli operatori di individuare limiti di tempo più ristretti, dandone pubblicità ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, lettera f) del Regolamento.</p> <p>Nel caso di contesti quali sono gli Interporti ossia impianti complessi e strategici per volumi di traffico, dotazione infrastrutturale, si evidenzia come la gestione dei tempi alle richieste di accesso nonché della allocazione della capacità sono azioni e decisioni che debbono necessariamente essere legate agli obiettivi di qualità e di efficienza che il Gestore Unico in concerto con l'Operatore Unico della manovra ferroviaria, l'operatore di Terminal merci, le Imprese Ferroviarie operanti, I proprietari degli stabilimenti raccordati hanno identificato. Nel rispetto degli interessi di tutti (obbligo del gestore G.U.) ma nel rispetto anche delle azioni "interferenti" alle decisioni che si intendono implementare. Es. utilizzo, da parte del mercato, di sistemi informatici di pianificazione delle risorse. (cfr. procedura RFI 8492/11 - progetto P.I.L. elaborato da R.F.I.).Grado di integrazione dei servizi offerti.</p>	Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.
12.2	a)		a1) Nel contesto di impianti complessi	

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<p>quali sono gli Interporti ed i connessi comprensori ferroviari, prima dell'avvio del servizio viene redatto, a cura dell'operatore di servizi di manovra (in collaborazione con i richiedenti i servizi, il GI, il GU ed altri operatori comprensoriali e di impianto) il prospetto "M53 integrato di comprensorio" (o relativo all'Interporto) , overosia 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 di comprensorio (o relativo all'Interporto) è redatto evidenziando, nel caso di traffico merci, le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli. D'intesa con i richiedenti servizi il G.U., il GI, l'operatore unico dei 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 unico dei servizi di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel prospetto M53 di comprensorio (o relativo all'Interporto), svolgendo le operazioni di propria competenza al</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			fine di garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;	
12.2	b		b1) nel contesto di impianti complessi quali sono gli Interporti ed i connessi comprensori ferroviari, caratterizzati da un elevato coefficiente di traffico pluri-impresa ferroviaria e transnazionale l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione si conferma entro un tempo massimo di 15' solo nell'ipotesi di arrivo puntuale del treno nella stazione propria del comprensorio interportuale. In tutti i casi previsti dal precedente punto b) i tempi di avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione saranno determinati da precise "politiche di gestione dei ritardi" condivise fra i richiedenti i servizi, il GI, il GU, l'Operatore Unico della manovra ferroviaria ed altri operatori di impianto. In questa fattispecie non sono prevedibili penali (a carico dei soggetti coinvolti) nel caso di attività non conformi con le politiche di gestione dei ritardi condivise. (Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			cfr. art. 13.16).	
12.2	c		c1) nel contesto di impianti complessi quali sono gli Interporti ed i connessi comprensori ferroviari, caratterizzati da un elevato coefficiente di traffico pluri-impresa ferroviaria e transnazionale in occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dall'impianto e al successivo piazzamento in stazione, l'operatore di servizio di manovra unica si impegna, in condivisione con le Imprese Ferroviarie operanti, i gestori dei Terminal merci e degli impianti propri dei raccordi particolari nonché degli stabilimenti raccordati, il GI ed il GU 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- sempre che quest'ultime non siano realizzate presso i medesimi impianti raccordati o terminal merci) nel rispetto della tempistica definita nel prospetto M53 integrato di comprensorio;	Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.
12.2	d		d1) nel contesto di impianti complessi quali sono gli Interporti ed i connessi comprensori ferroviari, caratterizzati da un elevato coefficiente di traffico pluri- impresa ferroviaria e transnazionale, per le	

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			tracce programmate nei quattro giorni antecedenti l'effettuazione del servizio (tracce in "gestione operativa"), preventivamente concordate con il GI, GU e l'operatore unico dei servizi di manovra, tale ultimo si obbliga ad effettuare le operazioni di manovra nel rispetto delle politiche condivise di cui al precedente punto c1), 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).	Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.
12.3		Gli operatori di servizi di manovra pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile, i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra, sia in termini complessivi, che per singolo utente.	Gli operatori di servizi di manovra pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile, (nel caso di contesti complessi quali sono gli Interporti, con cadenza semestrale) i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra, sia in termini complessivi, che per singolo utente.	
13.1			13.1.1 Per comprensori ferroviari interportuali che rispettano le seguenti condizioni: a) presenza nell'area interportuale con la presenza di almeno due operatori comprensoriali; b) presenza di almeno 3 Imprese Ferroviarie che fruiscono dei servizi	

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<p>di ultimo miglio integrato; c) traffico ferroviario che si realizza nell'area interportuale ed annessi comprensori ferroviari valutato in 750 treni medi mese ovvero 9.000 treni medi annui; d) traffico ferroviario anche di natura trans-nazionale; è necessario prevedere l'individuazione del Gestore Unico sulla base dei criteri, modalità e condizioni attuative di cui alla presente misura.</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>
13.2			<p>13.2.1 Per comprensori ferroviari interportuali ove opera il Gestore Unico, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione, ai fini anche dello svolgimento del ruolo di operatore del servizio di manovra, 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. In nessun modo il ricorso all'autoproduzione dovrà essere motivo di aumento del rischio di esercizio ferroviario e inefficienza economica complessiva del Compensorio. A tal fine l'autoproduzione è comunque vincolata all'autorizzazione degli operatori comprensoriali, che hanno l'obbligo di indicare espressamente</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<p>nel ReCoMaF se la stessa è consentita (non recando in questo caso pregiudizio alla sicurezza e all'efficienza economica del Compensorio) o, in caso contrario, motivare con un'opportuna analisi perché il Gestore Unico non può permettere a più di un operatore di servizio di manovra di svolgere la propria attività.</p>	
13.13		<p>13.13) Al fine di consentire al Gestore Unico il recupero degli investimenti pertinenti alla manovra ferroviaria, ed agli operatori comprensoriali l'eventuale revisione periodica delle decisioni assunte nel ReCoMaF di cui ai punti da 13.3 a 13.11, l'affidamento del servizio di manovra nei comprensori ferroviari in regime di Gestore Unico deve avere durata non inferiore a tre e non superiore a cinque anni. Gli stessi limiti di durata si applicano all'eventuale affidamento del solo esercizio del servizio di manovra all'operatore del servizio di manovra incaricato, nel caso in cui a quest'ultimo sia richiesto di procurarsi i locomotori di manovra.</p>	<p>13.13) Al fine di consentire al Gestore Unico il recupero degli investimenti pertinenti alla manovra ferroviaria, ed agli operatori comprensoriali l'eventuale revisione periodica delle decisioni assunte nel ReCoMaF di cui ai punti da 13.3 a 13.11, l'affidamento del servizio di manovra nei comprensori ferroviari in regime di Gestore Unico deve avere durata non inferiore a tre e non superiore a cinque anni. Gli stessi limiti di durata si applicano all'eventuale affidamento del solo esercizio del servizio di manovra all'operatore del servizio di manovra incaricato, nel caso in cui a quest'ultimo sia richiesto di procurarsi i locomotori di manovra.</p> <p>In impianti complessi quali quelli interportuali di cui al precedente punto 13.1.1 il regime di Gestore Unico deve avere durata non</p>	<p>Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.</p>

SCHEDA ALLEGATA A

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			superiore al periodo di ammortamento dei beni (investimenti) pertinenti e ritenuti necessari per la gestione delle attività di trasporto delle merci intermodale.	
13.16		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.	13.16 Ai fini di cui al punto 13.15, gli operatori comprensoriali, il GI, il Gestore Unico nonché l’Operatore Unico della attività di manovra ferroviaria (ove esistente) 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” o interportuale), con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti.	Si rimanda alla relazione illustrativa allegata al presenta scheda, per la comprensione delle proposte di modifiche/precisazioni introdotte.
14.18		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.	Quali le attribuzioni di responsabilità fra GI e raccordato ?	Si richiede che venga specificato meglio il concetto di sorveglianza indicato nel punto (vedere DICC di RFI).

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

#) Emerge come sia necessario ed indispensabile implementare degli indici di performance utili per qualificare un impianto comprensoriale, almeno per quelli complessi (es. Interporto) dove come si dimostra (cfr. relazione allegata alla presente scheda) il modello di Gestione del pacchetto dei servizi all’Intermodalità ferro gomma non può che basarsi sul soggetto Gestore Unico, Operatore Unico di manovra ferroviaria. Lo stesso impianto regolatorio deve quindi valutare l’opportunità di disporre per le sue valutazioni, indicazioni, misure di una completa analisi in merito alla della topologia degli impianti di servizio, della numerosità dei terminalisti, degli operatori comprensoriali e delle imprese ferroviarie di trasporto operanti nel Comprensorio, della funzionalità dell’impianto (industriale, intermodale), del

coordinamento fra le varie modalità di trasporto (ferro – gomma) , della cifra di trans nazionalità che caratterizza il traffico ferroviario proprio dell'impianto in esame. ecc. A tal proposito appare necessaria, prima della emanazione del testo definitivo della Delibera, l'individuazione e classificazione di tutti gli impianti servizio operanti sul territorio nazionale, al fine di meglio calibrare le misure regolatorie.

#) Emerge la riflessione, necessaria in forza dell'allestimento " Testo Unico" in materia di esercizio della manovra ferroviaria di comprensorio di verificare se la collezione di misure che verranno emanate coglie gli obiettivi di dar corso al creare delle condizioni utili:

-) al rilancio della modalità o meglio dell'intermodalità ferro- gomma a livello paese (sostenibilità ambientale, costi esterni per modalità di trasporto come vengono valutati ?);

-) all'incentivazione dell'utilizzo della modalità ferro nel trasporto delle merci, non solo nel contesto trans europeo;

-) alla predisposizione di modelli di gestione opportuni (G.U. – Operatore Unico della Manovra – Operatore di Handling – Avvalimento) per contesti (supply chain) che identificano un articolato insieme di attività a supporto e sviluppo (in termini di efficienza, economicità, equità, trasparenza e non discriminazione) del trasporto intermodale delle merci.