

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	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	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 e dell'art. 3 punto 8 del Regolamento.	Con riferimento alla definizione di autoproduzione, come specificata dalla l. 287/1990, si suggerisce a Codesta Spettabile Autorità, in aggiunta, di considerare anche il caso, piuttosto frequente nella realtà ferroviaria, nel quale imprese sprovviste di certificato di sicurezza svolgono attività di manovra ferroviaria avvalendosi del certificato di sicurezza di un'impresa ferroviaria. In questo caso, seppur non in presenza di un controllo inteso nell'accezione di cui all'art. 2359 c.c., è comunque da rilevare che l'attività dell'operatore di manovra è subordinata alla disponibilità del certificato di sicurezza dell'impresa ferroviaria, la quale, pertanto, è in grado, di fatto, di determinare l'attività stessa dell'operatore di manovra e pertanto di esercitarne il controllo.
2	b	compensorio 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	compensorio 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 che fungono da impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, intendendo per essa la rete soggetta alla regolazione in tema di sicurezza da parte di ANSFISA , nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento	Non appare la definizione di impianti di interfaccia, i quali, vista la successiva definizione di rete ferroviaria, sono comunque delle stazioni ferroviarie merci. Scritta nel modo proposto la definizione risulta univoca. Con la scritta evidenziata si è specificato che per rete ferroviaria si intende l'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI), le ferrovie regionali ex concesse (DM 5 agosto 2016) e le ferrovie funzionalmente isolate del Decreto ANSFISA 1/2019. Restano in tal modo chiaramente esclusi gli impianti raccordati ferroviari industriali, interportuali e portuali.
2	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;	gestore di stazione passeggeri: 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;	Nel resto della delibera (compresa la definizione al precedente comma b) si parla in più punti di gestore di stazione intendendo anche uno scalo merci, quindi appare opportuno specificare che quello previsto dall'art.13 comma 2 lettera a) del D.Lgs 112/2015 è un "gestore stazione passeggeri".
2	d	Gestore Unico: l'operatore del servizio di	Gestore Unico: operatore di impianto del	Il Gestore Unico di manovra che opera negli impianti di

		<p>manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del comprensorio stesso ove si svolge attività di manovra a servizio di più di un operatore comprensoriale, e ferma restando la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, recante "Norme per la tutela della concorrenza e del mercato", nonché alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10 paragrafo 3 del Regolamento;</p>	<p>servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di gestione dell'impianto ed 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.</p> <p>Nel caso in cui il Gestore Unico non abbia anche funzioni di regolatore del traffico e di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, recante "Norme per la tutela della concorrenza e del mercato", nonché alla prestazione in proprio di servizi nei casi previsti dall'articolo 10 paragrafo 3 del Regolamento;</p>	<p>servizio oltre a svolgere le funzioni relative alla gestione della manovra o individuare uno o più operatori di manovra, include in molti casi anche le funzioni di gestore dell'infrastruttura, inteso come regolatore del traffico e responsabile della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura stessa.</p> <p>Pertanto la possibilità di ricorso all'autoproduzione non attiene al <i>gestore unico</i> di manovra quanto all'<i>operatore del servizio di manovra</i>, ovvero il gestore unico può individuare tra gli operatori di manovra anche un soggetto che opera in autoproduzione.</p> <p>Nella definizione del testo in consultazione, da un lato la lettura della prima riga del punto 2d fa apparire Gestore unico e operatore di servizio di manovra come sinonimi, dall'altro si introduce il concetto che le funzioni di esercizio del servizio di manovra sia svolto dal GU solo <i>eventualmente</i>, rendendo di fatto i 2 termini non sinonimi.</p> <p>Si propone quindi di chiarire la differenza introducendo il concetto di Operatore di impianto di servizio ai sensi del D.Lgs. 112/2015 e specificare che il Gestore Unico è innanzitutto un Operatore di impianto di servizio.</p> <p>Con la definizione proposta, resta salva l'autoproduzione dell'esercizio del servizio di manovra, laddove il Gestore Unico non abbia anche compiti di <i>gestore dell'infrastruttura dell'impianto</i> di regolazione del traffico e di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, servizi per loro natura necessariamente monopolisti.</p>
2	e	<p>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</p>	<p>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 alla rete ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3,</p>	<p>Si propone la sostituzione del termine infrastruttura ferroviaria (che genericamente indica qualsiasi binario) con rete ferroviaria, così come definita in precedenza.</p>

		definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss);	comma 1, lettera ss;	
2	h	operatore comprensoriale: soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio ferroviario in cui si svolga sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente atto di regolazione. Per quanto riguarda le aree ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa;	operatore comprensoriale: soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio ferroviario in cui si svolga sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente atto di regolazione. Per quanto riguarda le aree ricadenti nell'ambito, così come delimitato dal PRSP (ai sensi della 84/94 e ss.mm.ii) di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per operatore comprensoriale , ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa	Circoscrizione è un termine specifico che fa riferimento al solo ambito demaniale mentre le competenze di AdSP, relativamente ai servizi di interesse generale in porto, si esplicano sull'intero ambito portuale (come definito da Piano Regolatore di Sistema Portuale).
2	m	servizio di manovra ferroviaria: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un comprensorio ferroviario, che si compone di: <ul style="list-style-type: none"> - manovra primaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del comprensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa; - manovra secondaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del comprensorio ferroviario ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa; 	servizio di manovra ferroviaria: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un comprensorio ferroviario, che può comporsi di: <ul style="list-style-type: none"> - manovra primaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del comprensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa; - manovra secondaria, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del comprensorio ferroviario ad un punto d'interfaccia convenzionalmente individuato 	Precisazione del punto finale della manovra secondaria ed aggiunta delle definizioni di manovra unica e manovra accessoria non finalizzata a terminalizzazione.

			<p>(cancello privato) all'interno delle singole unità produttive, e viceversa;</p> <ul style="list-style-type: none"> - manovra unica: movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni, in questo caso coincidenti con i binari di presa e consegna, ad un punto d'interfaccia convenzionalmente individuato (cancello privato) all'interno delle singole unità produttive, e viceversa; - manovra accessoria: movimentazione non finalizzata alla terminalizzazione del materiale rotabile (ad esempio inversioni di marcia, transiti e smistamenti) 	
2	p	da inserire	<p>Operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui al D.lgs. 112/2015 all'art. 13, commi 2, 9 e 11; tale operatore può essere il gestore dell'infrastruttura, che è considerato sempre un operatore di impianto, un Gestore Unico oppure un soggetto terzo.</p>	Si propone di inserire nell'art. 2, dedicato alle definizioni usate nella restante parte dell'atto di regolazione, un'ulteriore specificazione di taluni termini, in linea con le definizioni fornite dal d.lgs. 112/2015.
3	1	Le misure di regolazione di cui al presente atto si applicano a tutti gli operatori degli impianti di servizio collegati alle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a) e comma 4, del d.lgs. 112/2015 (di seguito anche: gli operatori), tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione (di seguito anche: i fornitori) dei servizi svolti negli stessi. Sono inoltre soggetti alle presenti misure di regolazione i gestori	Le misure di regolazione di cui al presente atto si applicano a tutti gli operatori degli impianti di servizio collegati alle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a) e comma 4, del d.lgs. 112/2015 (di seguito anche: gli operatori), tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione (di seguito anche: i fornitori) dei servizi svolti negli stessi, fatti salvi i contratti e le concessioni di servizi	L'introduzione di elementi di novità, rispetto a quelli indicati in contratti o bandi di gara precedentemente sottoscritti ed attualmente in essere, configurerebbe una variazione rispetto alle condizioni contrattuali in cui dette gare o contratte si sono concluse. Esse rischiano di esporre le parti a contenziosi e ricorsi, oltre a danneggiare l'operatività dei servizi offerti nell'impianto. Si propone di rendere effettive le modifiche introdotte dalla presente delibera a partire dal primo rinnovo successivo all'entrata in vigore della stessa.

		dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.	attualmente in essere. Sono inoltre soggetti alle presenti misure di regolazione i gestori dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.	
4	2	Gli operatori degli impianti di servizio: - 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; - pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile e per i singoli servizi, i livelli di qualità offerti nonché informazioni indicative sulla capacità disponibile.	Gli operatori degli impianti di servizio: - adottano, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del presente atto, un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti che tengano in considerazione gli standard di qualità dei servizi forniti dalle Imprese ferroviarie e dagli altri operatori interessati dal servizio , nonché un livello di penali correlato e proporzionato al corrispettivo dei servizi venduti; - pubblicano sui propri siti web, con cadenza almeno semestrale e per i singoli servizi, i livelli di qualità offerti nonché informazioni indicative sulla capacità disponibile.	L'emendamento sottolinea l'esigenza di adottare un sistema di garanzia dei livelli di qualità che si estenda in modo coordinato a tutto il ciclo del trasporto ferroviario, dal punto di adduzione alla destinazione finale e viceversa. L'attività di manovra, infatti, essendo accessoria e strumentale rispetto all'intero ciclo non deve rimanere isolata nel processo di applicazione di eventuali penali. Il secondo punto ha l'obiettivo di adottare un sistema semplificato di gestione delle informazioni connesse al livello di qualità e di capacità disponibile.
12	1	I punti da 12.2 a 12.4 della presente misura si applicano a tutti gli operatori di servizi di manovra che svolgono le proprie attività in impianti di servizio con un traffico in termine/origine corsa superiore a 40 treni mensili o 450 treni annui, nonché alle stazioni di confine.	I punti da 12.2 a 12.4 della presente misura si applicano a tutti gli operatori di servizi di manovra, fatti salvi i contratti e le concessioni di servizi attualmente in essere , che svolgono le proprie attività in impianti di servizio con un traffico in termine/origine corsa superiore a 40 treni mensili o 450 treni annui, nonché alle stazioni di confine.	L'introduzione di elementi di novità, rispetto a quelli indicati in contratti o bandi di gara precedentemente sottoscritti ed attualmente in essere, configurerebbe una variazione rispetto alle condizioni contrattuali in cui dette gare o contratte si sono concluse. Esse rischiano di esporre le parti a contenziosi e ricorsi, oltre a danneggiare l'operatività dei servizi offerti nell'impianto. Si propone di rendere effettive le modifiche introdotte dalla presente delibera a partire dal primo rinnovo successivo all'entrata in vigore della stessa
12	2 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': – in caso di arrivo puntuale del treno nella	l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni di manovra entro un tempo massimo di 15': – in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;	

		<p>stazione di destinazione;</p> <p>– in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15' nelle fasce orarie di punta; • 30' nelle fasce orarie medie; • 60' nelle fasce orarie di morbida; 	<p>– in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 15' nelle fasce orarie di punta; • 30' nelle fasce orarie medie; • 60' nelle fasce orarie di morbida; 	
12	3	<p>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.</p>	<p>Gli operatori di servizi di manovra pubblicano sui propri siti web, con cadenza almeno semestrale, i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra.</p>	
13	13	<p>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>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 eventualmente estensibili fino ad un massimo di ulteriori 5 anni. La durata dell'affidamento del servizio di manovra è commisurata agli investimenti previsti dal concessionario. 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>Il numero massimo di anni pari a 5 potrebbe risultare come una limitazione nel caso di investimenti, quali quelli relativi al materiale rotabile, con tempi di ammortamento superiori a 5 anni che richiede quindi periodi di affidamento superiori (per lo meno ai 10 anni). Il D.M. 31 dicembre 1988 relativo ai coefficienti di ammortamento del costo dei beni materiali, indica un coefficiente per le motrici ferroviarie/tramviarie pari al 10%.</p> <p>Appare in contraddizione chiedere ad un concessionario l'acquisto di motrici e materiale rotabile con lunghi tempi di ammortamento, e poi prevedere tempi di concessione da 3 a 5 anni.</p> <p>L'effetto di tale misura risulterà in un mancato investimento in nuovo materiale rotabile con impatti negativi sul servizio in termini di capacità e qualità garantite.</p> <p>Inoltre, a discapito dell'obiettivo di apertura del mercato, rischia invece di essere limitante permettendo la partecipazione alla gara ai soli soggetti già proprietari di locomotori che non necessitano di essere ammortizzati durante il periodo della gara stessa.</p>
13	13.2	<p>Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di</p>	<p>Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di</p>	<p>La modifica è proposta per meglio specificare che l'autoproduzione sarebbe limitata al servizio di manovra e</p>

		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	ricorso all'autoproduzione, ai fini 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 compensoriali, che hanno l'obbligo di indicare espressamente 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 il perché il Gestore Unico non può permettere a più di un operatore di servizio di manovra di svolgere la propria attività.	non alla gestione dell'impianto di servizio, che rimane comunque in capo al GU nei luoghi dove attualmente è previsto. Inoltre si specifica che l'autoproduzione non può essere consentita a scapito della sicurezza e dell'efficienza del sistema; tale valutazione deve essere svolta dai soggetti che hanno il compito di individuare il GU, quindi gli operatori compensoriali, ed essere indicata nel ReCoMaF in maniera che tale opportunità sia nota a tutti i soggetti interessati prima dell'affidamento del servizio di GU, onde permettere di gestire il rischio di impresa ai concorrenti al ruolo di GU.
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.		Definire il concetto di sorveglianza
16	1	Nelle infrastrutture ferroviarie che servono aree portuali, i contratti di raccordo previsti dal d.lgs. 112/2015 che regolano i rapporti fra il GI e l'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP) competente sono improntati al rispetto delle peculiari condizioni di accesso ferroviario ai terminal portuali, in		In alcune realtà RFI non formalizza i contratti di raccordo

		funzione dell'ottimizzazione dello sfruttamento della capacità ferroviaria e di banchina, nonché della semplificazione della connessa gestione operativa. I contratti di raccordo fra il GI e l'AdSP sono integrati con quanto previsto ai punti 16.2 e 16.3.		
16	3	Nel rispetto delle concessioni esistenti le AdSP, nella definizione dei servizi d'interesse generale, consentono l'autoproduzione del servizio di manovra agli operatori di impianto che hanno una connessione ferroviaria in esclusiva con la rete del GI. Se l'autoproduzione non fosse possibile per ragioni tecniche o di efficienza, individuate da un'analisi dell'AdSP, e/o del GI, per quanto di rispettiva competenza, gli operatori d'impianto interessati possono richiedere la previa verifica da parte dell'Autorità degli esiti della suddetta analisi e della connessa documentazione giustificativa. L'Autorità, qualora richiesta di effettuare detta verifica, valuta la necessità dell'eventuale consultazione dell'ANSFISA per i profili di competenza e si esprime entro un termine non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.	Nel rispetto delle concessioni di servizi generali esistenti le AdSP, nella definizione dei servizi d'interesse generale, consentono l'autoproduzione del servizio di manovra agli operatori di impianto che hanno una connessione ferroviaria in esclusiva con la rete del GI. Se l'autoproduzione non fosse possibile per ragioni tecniche o di efficienza, individuate da un'analisi dell'AdSP, e/o del GI, per quanto di rispettiva competenza, gli operatori d'impianto interessati possono richiedere la previa verifica da parte dell'Autorità degli esiti della suddetta analisi e della connessa documentazione giustificativa. L'Autorità, qualora richiesta di effettuare detta verifica, valuta la necessità dell'eventuale consultazione dell'ANSFISA per i profili di competenza e si esprime entro un termine non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.	Non è chiaro se si faccia riferimento a concessioni demaniali o a quelle di servizi di interesse generale.