

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	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;	Gestore Unico: l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, <b>o dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nel caso l'impianto non sia un comprensorio</b> , 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;	Fondamentale mantenere e facilitare il ricorso all'autoproduzione per garantire competitività di servizi che spesso vengono affidati per lunghi periodi e sempre fino ad oggi sia senza ricorso a gare che garantiscono l'efficienza sia senza controllo effettivo sui margini di profitabilità
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:	Nelle stazioni di confine il servizio di manovra <b>può</b> <b>deve</b> essere organizzato, nel rispetto dei principi definiti al punto 4.1, con <b>una delle</b> seguenti <b>alternative</b> modalità:	
12.5	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;		La possibilità di esercitare l'autoproduzione deve essere tutelata in particolare per le Imprese Ferroviarie che utilizzano locomotive interoperabili ma anche per specifiche manovre (es. scarto carri) È fondamentale in questo scenario la responsabilità del GI nel coordinamento delle attività di manovra affidate in outsourcing a tutela di neutralità e qualità. Il contratto tra GI e fornitore delle manovre deve prevedere delle clausole che

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>consentano sanzioni fino all'interruzione del contratto in caso di servizi non in linea con le specifiche.</p> <p>I valichi internazionali sono strategici per l'economia nazionale e elemento chiave (spesso collo di bottiglia) nel trasporto delle merci via ferrovia sia per l'elevato traffico sia per le difficoltà operative legate alla limitata interoperabilità. L'onere di garantire volumi sufficienti in linea con le specifiche di gara al subfornitore deve essere assegnato al GI che può limitare il proprio rischio attraverso opportune consultazioni preventive con le IF pur mantenendo flessibilità negli impegni delle IF considerando possibili inaspettate fluttuazioni del traffico. Un possibile rischio economico legato alla garanzia di volumi sufficienti a sostenere l'operatore di manovra è comunque di valore limitato e secondario a fronte dei margini di profitto del GI e al valore strategico dei valichi e della manovra per garantire il traffico</p>
12.5	c	<p>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 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>	Testo da eliminare totalmente	<p>Il servizio di manovra deve essere sempre GARANTITO per le considerazioni strategiche e la criticità dei valichi già evidenziate al punto precedente.</p> <p>Lo scenario ipotizzato non garantisce la manovra agli operatori più deboli (la maggioranza...) e lo smantellamento di fatto dell'organizzazione di manovra ha conseguenze irreversibili. La riduzione dell'efficienza e della concorrenza sono sicure come gli abusi da parte di operatori maggiori.</p>
13.13				<p>Il numero massimo di anni pari a 5 risulta essere troppo lungo e risulta accettabile solo a fronte di precise clausole legate alla qualità dei servizi che consentano l'interruzione anticipata del contratto in caso di disservizi ripetuti e significativi.</p>