

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	nuova definizione	da inserire	Manovre di continuità (negli impianti di confine): manovre eseguite negli impianti di confine atte a realizzare la continuità territoriale della rete ferroviaria europea per tutti i veicoli ferroviari ammessi alla circolazione nelle 2 reti confinanti.	La definizione è importante per la sezione 12.5
12.2	intera misura		Sostituire "M53 integrato" con " M53 di impianto " oppure " M53 di comprensorio ".	L'M53 integrato è il documento che armonizza le tracce dei treni sull'infrastruttura ferroviaria con la capacità dell'impianto di arrivo/partenza. In questo contesto è più importante armonizzare le capacità degli impianti di servizio.
12.2	intera misura			Si evidenzia la necessità che tutti gli attori coinvolti nel processo di manovra ferroviaria (gestore infrastruttura, impresa ferroviaria, operatore di manovra, operatori di impianto di servizio, fornitori di servizi ferroviari) siano tenuti al rispetto dell'M53 di impianto (o comprensoriale) e rispondano individualmente per il ritardo causato in quanto ciascun elemento della catena può dare origine ad un ritardo. Si annota infine che è determinante il rispetto dell'M53 di impianto (o comprensoriale) come tale, indipendentemente dagli effetti che esso genera sulla o subisce dalla circolazione di treni sull'infrastruttura.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
12.2	ultimo capoverso	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.	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 fornito al treno in questione.	La percentuale da corrispondere al richiedente il servizio, nel caso in cui l'operatore del servizio di manovra abbia violato i propri obblighi, dovrebbe essere correlata anche alla penale che il richiedente il servizio, se IF, dovrebbe pagare in caso di ritardi sulla circolazione programmata sull'infrastruttura ferroviaria in virtù del performance regime attuato dal gestore infrastruttura. Per quanto concerne la dicitura " <i>Limite alla penale pari al 10% del corrispettivo relativo al servizio di manovra ferroviaria</i> ", a nostro avviso andrebbe chiarito se tale soglia sia riferita al valore del contratto di manovra con il singolo richiedente tale servizio o all'importo complessivo del servizio offerto in un determinato impianto di servizio.
12.5	primo capoverso	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 non attrezzate in modo da garantire la continuità territoriale della rete ferroviaria europea per tutti i veicoli ferroviari ammessi alla circolazione nelle reti confinanti, il gestore dell'infrastruttura è tenuto a garantire il servizio di manovra di continuità, organizzandola, nel rispetto dei principi definiti al punto 4.1, con le seguenti modalità:	La necessità di favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali è il principio cardine dei regolamenti e le direttive relative al sistema ferroviario dell'Unione Europea (ad esempio art. 7 septies della direttiva 2012/34/UE o considerando (2) della direttiva 2008/57/CE).

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
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;	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, utilizzando specifiche di gara che garantiscano l'ottimizzazione delle condizioni tecnico-economiche, e applicando le medesime tariffe offerte dal fornitore selezionato con la sola aggiunta di un ragionevole margine per la gestione dell'intermediazione.	Il presente atto di regolazione si applica alle reti di cui all'art. 1, comma 1, lett. a), d.lgs. 112/2015, quindi unicamente alle stazioni di confine poste sul territorio italiano. Nel caso (b) secondo il quale gestore dell'infrastruttura seleziona un fornitore terzo tramite gara, suggeriamo che le condizioni dei bandi di gara debbano essere il più possibile orientate alla parità di trattamento tra concorrenti e alla contendibilità della gara (ad es, escludendo l'imposizione di specifici CCNL come fatto da RFI per i servizi 2019). Suggeriamo che l'Autorità, nell'ambito della verifica preventiva sulla scelta operata dal gestore dell'infrastruttura in merito alla modalità di organizzazione del servizio nelle stazioni di confine (prerogativa riconosciuta dall'ultimo capoverso dell'art. 12.5) verifichi in tale sede il rispetto di tali principi della disciplina di gara, monitorando altresì costantemente la sua evoluzione.
12.5	nuovo capoverso	da inserire	Negli impianti di confine ove operano anche operatori di impianti di servizio e/o fornitori di servizi ferroviari diversi dal gestore dell'infrastruttura, l'eventuale istituzione del Gestore Unico di cui alla seguente misura 13 è subordinata alla delimitazione delle aree dedicate alle manovre di continuità di cui al capoverso precedente dalle aree di attività del Gestore Unico previa consultazione di tutti i soggetti aventi interesse, con particolare riferimento alle imprese ferroviarie italiane ed estere.	Tale possibilità potrebbe presentarsi negli impianti di confine come, ad esempio, Domo II e Villa Opicina.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
13.10	c) 2)	Il ReCoMaF disciplina almeno: [...] c) la modalità di individuazione del Gestore Unico, che, garantendo il rispetto dei criteri misurabili di cui al punto 4.1, è effettuata mediante l'affidamento del servizio, in alternativa: [...] 2) ad un soggetto terzo, caratterizzato da idonea garanzia di affidabilità economica e finanziaria, scelto con procedure selettive:	Il ReCoMaF disciplina almeno: [...] c) la modalità di individuazione del Gestore Unico, che, garantendo il rispetto dei criteri misurabili di cui al punto 4.1, è effettuata mediante l'affidamento del servizio, in alternativa: [...] 2) ad un soggetto terzo, caratterizzato da idonea garanzia di affidabilità economica e finanziaria, scelto con procedure selettive competitive, trasparenti e in condizioni di parità di trattamento tra concorrenti, fermo restando il ricorso alla disciplina del D.Lgs. 50/2016 ove previsto:	Si suggerisce di sostituire il termine "procedure selettive" con una formulazione maggiormente aderente alla terminologia della contrattualistica pubblica. Le AdSP, in quanto soggetti pubblici, sono vincolate alle regole degli appalti pubblici previste dal d.lgs. 50/2016.
13.10	i) 5)	di comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate ai sensi del precedente numero 3);	Eliminare il punto.	Si introduce la possibilità che le condizioni del ReCoMaF possano essere derogate, ma non si specifica né quando né a quali condizioni. Si suggerisce di rimuovere la possibilità di deroga, oppure, in alternativa, di esplicitare le condizioni per la deroga.
14.1		È garantita agli interessati la possibilità di raccordarsi alle infrastrutture ferroviarie a condizioni trasparenti, eque e non discriminatorie, secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 3, del D.Lgs. 112/2015	È garantita agli interessati a tutti gli operatori di impianti e fornitori di servizi ferroviari di cui all'allegato II artt. 2, 3 e 4 della direttiva 2012/34/UE la possibilità di raccordarsi alle infrastrutture ferroviarie a condizioni trasparenti, eque e non discriminatorie, secondo quanto previsto dall'articolo 13, comma 3, del D.Lgs. 112/2015	Non è chiarito per quale tipo di attività può essere richiesto il raccordo alle infrastrutture ferroviarie (es: raccordo con scalo merci, officina, porto ecc.). La possibilità di raccordarsi alle infrastrutture ferroviarie è riconosciuta, ai sensi dell'art. 14, nei confronti di tutte le infrastrutture ricadenti nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
14.12		Il GI, nell'ambito del processo di autorizzazione, progettazione, verifica e approvazione progettuale, costruzione, verifica e attivazione del raccordo, e di esercizio dello stesso, individua un listino prezzi per le predette attività nel rispetto del principio di commisurazione ai costi sostenuti e ad un ragionevole margine di profitto, e lo comunica preventivamente all'Autorità	Il GI, nell'ambito del processo di autorizzazione, progettazione, verifica e approvazione progettuale, costruzione, verifica e attivazione del raccordo, e di esercizio dello stesso, individua un listino prezzi per le predette attività nel rispetto del principio di commisurazione ai costi sostenuti e ad un ragionevole margine di profitto, e lo comunica preventivamente sottopone per approvazione all'Autorità	È preferibile che l'Autorità possa valutare e approvare quanto proposto dal GI, per eventualmente imporre delle modifiche, invece di una definizione unilaterale da parte del GI con informativa all'Autorità.