

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	Nuovo	da inserire	<b>Operatore dell'impianto di servizio:</b> 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.	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. Analogamente al resto delle definizioni, quelle proposte nel presente punto, se accettate, andranno inserite in ordine alfabetico all'interno dell'art. 2.
2	Nuovo	da inserire	<b>Richiedente:</b> in linea con quanto previsto dall'art. 3, lett. cc) d.lgs. 112/2015, un'impresa ferroviaria o un gruppo internazionale di imprese ferroviarie o altre persone fisiche o giuridiche, quali le regioni e le provincie autonome e, più in generale, le autorità competenti di cui al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, nonché i caricatori, gli spedizionieri e gli operatori di trasporti combinati, con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario;	
2	nuovo	da inserire	<b>Richiedente allaccio all'infrastruttura ferroviaria:</b> un'entità pubblica o privata interessata a raccordare la propria infrastruttura ferroviaria alle infrastrutture ferroviarie ricadenti nell'ambito di applicazione del presente atto di regolazione ai sensi del successivo art. 3.1;	

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	Nuovo	da inserire	<b>Treno:</b> ai sensi della presente delibera il termine “treno” identifica una composizione di veicoli ferroviari circolante sull’infrastruttura ferroviaria, identificata da un numero di traccia in arrivo a oppure in partenza da un impianto;	
2	Nuovo	da inserire	<b>Veicolo ferroviario:</b> rotabile atto a circolare con le proprie ruote su linee ferroviarie con o senza trazione	
2	Nuovo	da inserire	<b>Impianto di interfaccia:</b> Impianto al quale accedono sia l’operatore di manovra del raccordo o del comprensorio sia le imprese ferroviarie circolanti sull’infrastruttura ferroviaria.	
2	Nuovo	da inserire	<b>Manovra Unica (MU):</b> consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni, (coincidenti con i binari di presa e consegna) ai binari di lavorazione del carico all’interno delle singole unità produttive, e viceversa;	
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 <b>e dell’art. 3 punto 8 del Regolamento.</b>	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.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				Un ulteriore caso da considerare è quello in cui un'impresa ferroviaria svolge la maggior parte del proprio servizio di trasporto per conto di un unico cliente il quale pur non esercitando sull'impresa ferroviaria un controllo inteso nell'accezione di cui all'art. 2359 c.c. di fatto lo esercita da un punto di vista commerciale, incidendo in maniera rilevante sul volume d'affari dell'impresa ferroviaria.
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, <b>secondo la definizione dell'art.3, punto 8, del Regolamento, ammessa</b> nei casi previsti dall'articolo 10 paragrafo 3 del Regolamento;	Introdotta diritto di esclusiva sulle parti del comprensorio e possibilità di autoproduzione come descritta al punto a) e solo in determinati casi e su concessione del GU (regolamento UE 2017/2177 art. 10 comma 3) Appreziamo, come esplicitato in Audizione il 24 us, questa conferma perché, come già evidenziato l'autoproduzione limita la potenzialità degli impianti non "progettati" per consentirla e ciò negli impianti a traffico elevato può diventare critico per l'intera filiera soprattutto nei prossimi mesi quando il completamento dei valichi vs la Svizzera imprimerà una forte accelerazione al comparto; non essendo ancora disponibili i terminal terrestri potenziati è opportuno sviluppare la massima capacità dei terminal attuali che costituiscono l'anello critico della catena dell'intermodalità. Inoltre i costi della somma della manovra primaria e secondaria sono sensibili ed incidono sulla competitività dell'intermodalità verso il tutto gomma e quindi ne va perseguita la massima efficienza. Ma non solo, anche la gestione della sicurezza è più complessa, essendoci più di un operatore di manovra, e, fermo restando che vanno regolate le interferenze, l'autoproduzione può costituire un elemento di debolezza non trascurabile. In conclusione, in attesa che gli impianti siano strutturati per consentire l'autoproduzione, la stessa dovrebbe essere consentita quantomeno al di fuori degli orari/giorni di presenziamento dell'operatore di manovra. Qualora questi non abbia convenienza/risorse per garantire servizi 24/7.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				Tramite un opportuno processo di consultazione di tutti gli aventi interesse dovrebbe essere possibile introdurre un Gestore Unico anche in impianti non comprensoriali
2	h	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;	Per quanto riguarda le aree ricadenti nell'ambito portuale di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa;	Il Piano Regolatore Portuale (PRP) definito nella Legge 8494 e ss.mm.ii. fa riferimento all'ambito portuale e non alla circoscrizione.
2	j	operatore del servizio di manovra: operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra ferroviaria;		Si richiede di precisare che tale operatore non debba essere in possesso di licenza ferroviaria e che il possesso di Certificato di sicurezza di manovra sia una facoltà ma non un obbligo. (ammettendo chiaramente l'avvalimento di tali requisiti da un'impresa ferroviaria)
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:	servizio di manovra ferroviaria: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di <del>carri ferroviari</del> veicoli ferroviari, <del>fornito a beneficio di un comprensorio ferroviario</del> , che si può <del>comporre</del> di:	Le manovre vengono effettuate anche non a beneficio di un comprensorio ferroviario (ad esempio: smistamento, inversioni di marcia) La dizione "a beneficio di un comprensorio ferroviario" sarebbe meglio inclusa nel testo della delibera dove applicabile
3.2		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. 112/2015 - adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle infrastrutture stesse ed i fornitori di servizi all'interno di queste.	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. 112/2015 - <del>adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle infrastrutture stesse ed i fornitori di servizi all'interno di queste.</del> che operano esclusivamente a supporto di stabilimenti di produzione o trasformazione a carattere industriale e i cui servizi non sono fruibili da	Nel caso di magazzini raccordati il trasbordo con passaggio a magazzino intercalato potrebbe fare rientrare tutta l'attività nell'ambito di esclusione. La definizione inserita, a miglior chiarimento della portata della misura in commento è mutuata da quanto l'Autorità esplicita nella Relazione Illustrativa a pag. 6.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
			<b>soggetti terzi non coinvolti nel processo industriale stesso.</b>	
4.1	Titolo	Obblighi per operatori e proprietari di impianti di servizio	Obblighi per operatori <del>e proprietari</del> di impianti di servizio	Il titolo prevede che gli obblighi dell'articolo si applichino anche ai proprietari degli impianti di servizio (soggetti non definiti prima), ma poi nel testo dell'articolo stesso i proprietari non vengono mai citati.
<b>4.2.</b>		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; [...]	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, <b>preventivamente approvati dai richiedenti; [...]</b>	È importante che il sistema di garanzia e le penali non siano stabilite unilateralmente dall'operatore d'impianto senza previo accordo o consultazione con altri soggetti interessati (ad esempio le IF richiedenti).
5.1	a)	– 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 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, <b>o per impianti con numero di treni inferiore inclusi dall'Autorità a seguito di richiesta motivata da parte di soggetti interessati;</b>	Ragionare sul valore soglia in relazione alla “capacità ricettiva” dei Raccordati. A nostro avviso, il valore soglia del numero di treni in partenza o in arrivo dall'impianto, così come prospettato dall'Autorità, potrebbe non tenere in considerazione impianti che, seppur interessati da un traffico minore (quanto a media di treni) sarebbero comunque da considerarsi strategici grazie a punte di traffico raggiunte solo per un breve periodo (ed entro una definita stagionalità), dettati dalle esigenze dei cicli produttivi delle industrie raccordate o dei richiedenti.
<b>7</b>		Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso		Queste tempistiche sono applicabili anche al gestore infrastruttura in quanto operatore dell'impianto di servizio, così come previsto dall'art. 13, comma 5, d.lgs. 112/2015.
<b>Sezione II</b>		nuova misura da inserire		Manca una norma sul mancato utilizzo dell'accesso accordato da parte di un richiedente (occupazione di capacità) – cfr. Reg. UE 2017/2177
<b>Sezione II</b>		nuova misura da inserire		Manca una norma relativa al caso in cui nello stesso impianto vengono richiesti servizi diversi ma complementari erogati da diversi operatori (es. manutenzione: manutentore richiede utilizzo officina, impresa ferroviaria richiede manovra) – cfr.

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				Reg. UE 2177/2017 considerando (10) e art. 5 comma 4 e art. 7 comma 2.
9.1		Nel caso in cui il richiedente presenti un reclamo all'Autorità avverso le decisioni prese dall'operatore di un impianto di servizio, l'Autorità laddove necessario chiede le informazioni pertinenti ed avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo.	Nel caso in cui il richiedente presenti un reclamo all'Autorità avverso le decisioni prese dall'operatore di un impianto di servizio, l'Autorità laddove necessario chiede le informazioni pertinenti ed avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro <del>un</del> <b>mese 30 giorni</b> dal ricevimento del reclamo.	
9.3		Il procedimento è concluso entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, indicato nella delibera di avvio del procedimento ed in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.	Il procedimento è concluso entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, indicato nella delibera di avvio del procedimento ed in ogni caso non superiore a <del>sei settimane</del> <b>45 giorni</b> dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.	
10		[...] L'Autorità effettua tale valutazione entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti; [...]	[...] L'Autorità effettua tale valutazione entro <del>sei settimane</del> <b>45 giorni</b> dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti; [...]	
Sezione III		nuova misura da inserire		Sono da prevedere specifiche norme di regolazione per servizi forniti all'interno di impianti del gestore dell'infrastruttura, quali ad esempio lo smistamento o il ricovero di veicoli, e la coesistenza con i servizi di manovra o altri servizi forniti (comprensoriali o altri, in presenza o assenza di gestore unico). Questo comporta la necessità sia di armonizzare la capacità sia di assegnare aree specifiche a ciascun servizio fornito al fine di poterlo gestire integralmente e in sicurezza. (cfr. Reg UE 2017/2177 art.10)
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	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	Non è chiaro il perché di questo limite. La stessa regolazione potrebbe avere senso anche per servizi in impianti con un livello di traffico inferiore. La richiesta di esenzione dall'applicazione della delibera deve pervenire dall'operatore

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
		40 treni mensili o 450 treni annui, nonché alle stazioni di confine.	con un traffico superiore a <del>40 treni mensili</del> e 450 treni annui, nonché alle stazioni di confine, <b>o in impianti con numero di treni inferiore, indicati dall’Autorità a seguito di specifica richiesta motivata da parte di soggetti interessati.</b>	di servizio (e non definita a priori in base ad una soglia di qualche tipo) ed essere adeguatamente motivata in termini di scarsa importanza strategica, per la determinazione della quale il criterio del numero di treni è solo uno dei criteri di valutazione. Prevale ad esempio il criterio di impatto economico del servizio sul mercato (cfr. documento IRG Rail “Principi comuni per la concessione di esenzioni”). L’indicazione del numero di treni mensili originariamente formulata è ridondante rispetto all’indicazione del numero di treni annuale, maggiormente significativa.
12.2		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: [...]		Secondo l’impostazione fornita dalla presente misura, la fornitura di servizi di manovra e la rilevazione della sua qualità risulta legata all’effettuazione di un treno. Tuttavia, segnaliamo che questo potrebbe non essere sempre così: ci possono essere manovre da effettuare a materiale non coinvolto nell’effettuazione di un treno (es.: manovra di spostamento delle locomotive dai piazzali di ricovero ai centri di manutenzione, movimentazione dei carri dal binario di carico/scarico al binario di ricovero, ecc.). Si suggerisce di definire l’M53 di impianto o l’M53 comprensoriale a prescindere dall’arrivo o dalla partenza di treni e di misurare la qualità rispetto a tale M53 stesso
12.2		Intero paragrafo		Precisando che la puntualità nel servizio offerto dall’operatore di manovra è fondamentale anche per evitare ricadute economiche in termini di performance regime a carico delle imprese ferroviarie utenti del servizio, si ritiene che lo schema di manovra non debba comunque essere eccessivamente irrigidito, anche per consentire alla manovra di “recuperare” ritardi in arrivo dei treni. Occorre altresì considerare un processo più ampio di “rensponsabilizzazione” rivolto in particolare ai soggetti coinvolti in attività di handling, m.t.o., spedizione, ecc presso terminal e raccordi, poiché anch’essi (anche per la propria capacità operativa) possono incidere sulla regolarità della manovra e della circolazione dei treni. Inoltre, da tale processo, non devono rimanere escluse le attività collegate agli aspetti doganali, ove questi ricorrono.

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	b	<p>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 entro: <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> </li> </ul>	<p>l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire la presa in consegna dei veicoli ferroviari messi a disposizione dall'impresa ferroviaria di trasporto e il rispetto dei tempi di servizio, secondo quanto previsto dal prospetto M53 di Compensorio, inviato dal GU alle Imprese ferroviarie e agli altri operatori interessati dal servizio.</p> <p>Gli elementi che definiscono la qualità del servizio di manovra andranno analizzati in funzione del programma previsto dall'M53 di Compensorio. In caso di ritardo nel carico/scarico della merce da parte degli operatori terminalisti o dell'arrivo del treno, il GU si impegna ad indicare nell'M53 di Compensorio una politica di gestione dei ritardi la quale dovrà essere preventivamente discussa e, in caso di apposita richiesta al GU, contrattualizzata con le imprese ferroviarie e con gli operatori compensoriali.</p>	<p>I tempi di fornitura/prelievo vengono concordati in precedenza in funzione delle esigenze dei terminal e riportati nell'M53 di Compensorio o di impianto quindi non è possibile vincolarsi ai tempi riportati.</p> <p>Si ritiene che l'imposizione di vincoli temporali così ristretti sia attuabile solo su quegli impianti con caratteristiche adeguate che ne consentano il rispetto.</p> <p>Va infatti considerato che le caratteristiche fisiche/infrastrutturali degli impianti (esempio distanza tra binari di arrivi/partenze e presa/consegna) possono determinare tempistiche di intervento dell'operatore più elevate a causa dei tempi tecnici che la tipologia dell'impianto richiede. Inoltre, va anche considerata la ricaduta generata dalla gestione di un singolo convoglio in ritardo sull'intera programmazione/riprogrammazione delle operazioni di manovra (spesso non effettuabili congiuntamente per vincoli infrastrutturali).</p> <p>Da valutare inoltre che non necessariamente l'operatività deve seguire una logica FIFO: i processi di lavorazione vanno stabiliti nel rispetto di quanto previsto in M53 integrato.</p> <p>Anziché stazione di destinazione, l'indicazione del punto di arrivo dovrebbe riferirsi all'arrivo nell'impianto di servizio. Infatti, l'art. 12.1 afferma che le misure si applicano agli operatori di servizi di manovra <b>che svolgono la propria attività in impianti di servizio</b>. La parola "stazione" andrebbe quindi sostituita da "impianto di servizio".</p>
12.2	d	<p>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>Si richiama l'osservazione fatta al precedente punto 12.2b. Inoltre, si ritiene che la generazione di penali debba essere rivista in funzione dei singoli impianti e che debbano essere implementati dei sistemi di monitoraggio informatico che permettano la risoluzione di conflitti tra le parti in merito alle attribuzioni dei ritardi.</p>



MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
12.3		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 <del>mensile</del> <b>semestrale</b> , i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra, sia in termini complessivi, che per singolo utente.	
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 <del>può</del> <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	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;		Si richiede di inserire l'aggettivo "calmierate" dopo il sostantivo "tariffe". Va infatti considerato che il GI, a fronte della diversificazione della propria attività e del regime di sostanziale monopolio in cui opera, è in grado di assorbire eventuali minusvalenze nel proprio bilancio complessivo.
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 può essere utilizzata impropriamente a tutela del proprio business ma riducendo la potenzialità del valico e rendendo meno redditizia, o in perdita, l'attività del vincitore della gara della manovra. Per evitare ciò ma nello stesso tempo per garantire la possibilità dell'autoproduzione, il Gestore dell' Infrastruttura prima della gara interpella le Imprese Ferroviarie che transitano al valico chiedendo chi ritiene di avvalersi dell'autoproduzione. Nel caso ciò sia compatibile con la pianificazione delle attività inserisce nel bando tale vincolo e chi ha deciso di avvalersi dell'autoproduzione dovrà poi obbligatoriamente esercitarla. In questo caso si tutelano sia la potenzialità del valico che il soggetto vincitore della gara, ovvero il mercato liberalizzato. Si ritiene infatti che, offrendo un servizio di "carattere generale", poiché la manovra presso i valichi è strategica per l'intero settore ferroviario, il soggetto aggiudicatario non possa essere esposto al rischio di mancata copertura dei costi

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>(+ ragionevole margine) correlato al servizio, per il quale deve per altro effettuare un cospicuo investimento in termini di personale, presenziamento e locomotori.</p> <p>Si richiede pertanto di inserire una clausola a tutela di una ragionevole marginalità garantita da GI (o altro soggetto) nel caso in cui il servizio espletato dall'operatore aggiudicatario non sia redditizio.</p> <p>Per i valichi di frontiera deve essere salvaguardato il diritto per le Imprese Ferroviarie che utilizzano locomotive interoperabili di eseguire la loro manovra in regime di autoproduzione</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>		<p>Si ritiene che l'alternativa C non sia tecnicamente e organizzativamente attuabile in un contesto sempre più votato all'interoperabilità in cui il servizio di manovra debba essere sempre GARANTITO. Il paragrafo inoltre riporta una contraddizione in termini: come può un soggetto garantire la fornitura anche a tutti gli eventuali richiedenti senza che vi sia un obbligo nell'investimento di risorse da parte dello stesso soggetto? Soprattutto se, in caso di rifiuto nella fornitura del servizio, il richiedente deve informarne l'Autorità. Tale alternativa, se mantenuta in delibera come ipotesi "teorica", dovrebbe essere almeno accompagnata da una garanzia di accessibilità ai servizi.</p>
13	Nuova	da inserire		<p>Norma su manovre negli impianti di proprietà del / gestiti dal GI: è ambito escluso dalla presente regolazione? resta valida la Delibera 18/2017? È applicabile esclusivamente il PIR? dovrebbe essere chiarito.</p>
13	Nuova	da inserire		<p>Sono da prevedere le modalità di istituzione/revoca/modifica del regime a Gestore Unico, anche in ambiti diversi dagli impianti comprensoriali, tramite la consultazione di tutti gli aventi interesse (in particolare le IF)</p>
13	1	Intero paragrafo		<p>La possibilità dell'autoproduzione può essere utilizzata da un'Impresa impropriamente a tutela del proprio business ma riducendo così la potenzialità del comprensorio e rendendo meno redditizia, o in perdita, l'attività del vincitore della gara della manovra.</p> <p>Per evitare ciò ma nello stesso tempo per garantire la possibilità dell'autoproduzione, il Gestore Unico. prima della</p>

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>gara interpella le Imprese Ferroviarie che operano nel Compensorio chiedendo chi ritiene di avvalersi dell'autoproduzione. Nel caso ciò sia compatibile con la pianificazione delle attività il Gestore Unico inserisce nel bando tale vincolo e chi ha deciso di avvalersi dell'autoproduzione dovrà poi obbligatoriamente esercitarla. Ciò per tutelare sia la potenzialità del Compensorio che il soggetto vincitore della gara, ovvero la liberalizzazione del mercato.</p> <p>Situazione per la quale si chiede un definitivo intervento.</p> <p>Si ricordano i casi di Lecco Maggianico/(Segrate): Tali impianti sono classificati dal GI a Gestore Unico. Ciò nonostante, il bando di gara pubblicato dal GI nel del 2016 ha ammesso l'autoproduzione (anche per terzi), vanificando di per sé la gara. Va precisato che si tratta di impianti in cui l'autoproduzione non è tecnicamente ed organizzativamente possibile senza ridurre la capacità degli impianti stessi e senza incrementare i costi di manovra. Inoltre, gare e situazioni di questo tipo hanno il concreto effetto di favorire la posizione dominante dell'incumbent e/o società collegate (o altri soggetti nelle medesime condizioni).</p> <p>Questo implicito favoreggiamento del soggetto in posizione dominante si è per altro palesemente concretizzato nelle aggiudicazioni per i servizi negli impianti di Novara B.to e Padova I.to.</p> <p>Occorre quindi che le gare siano strutturate per non dare, a priori, vantaggi in termini di punteggio ai soggetti dominanti, consentendo la partecipazione a tutti i soggetti titolati. A tutela della concorrenza del mercato, si ritiene che il favoreggiamento del soggetto in "posizione dominante" o società collegate dovrebbe diventare motivo di esclusione.</p> <p>Si ritiene che il ricorso all'autoproduzione debba essere previsto a seguito di investimenti infrastrutturali che ne consentano la fattibilità tecnica e limitato ad attività ad uso proprio, della società controllante e delle società controllate nel rispetto di quanto previsto in allegato A punto 2 comma a)</p>

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>della presente delibera, che esclude chiaramente la possibilità di erogazione del servizio a parti terze.</p> <p>In subordine l'autoproduzione dovrebbe essere limitata alla sola manovra primaria (qualora abbia senso una distinzione/separazione tra le due) mentre la secondaria sarebbe svolta dal vincitore della gara essendo la medesima strettamente interconnessa con le operazioni del terminal e non con quelle della rete ferroviaria.</p> <p>In ulteriore subordine chi effettua autoproduzione anche nella secondaria deve remunerare il terminal in relazione ai costi che lo stesso sostiene per l'esercizio del raccordo.</p> <p>Ovviamente il costo della manovra secondaria ovvero il costo di utilizzo dei binari del terminal devono essere esplicitati nella lettera di interpello di chi è interessato all'autoproduzione.</p>
13.1	b	<p>Per i comprensori ferroviari che rispettano le seguenti condizioni:</p> <p>a) presenza di un'area portuale o di almeno due operatori comprensoriali e</p> <p>b) traffico merci superiore a 80 treni mensili o 900 treni annui,</p> <p>è possibile prevedere l'individuazione del Gestore Unico sulla base dei criteri, modalità e condizioni attuative di cui alla presente misura.</p>		<p>Su che base viene calcolato 900 treni annui, non è chiaro se sotto tale numero sia possibile prevedere un GU</p> <p>Non è chiaro perché venga stabilito un limite: potrebbe avere senso un gestore unico anche al di sotto della soglia. La richiesta di esenzione dall'applicazione della delibera deve pervenire dall'operatore di servizio (e non definita a priori in base ad una soglia di qualche tipo) ed essere adeguatamente motivata in termini di scarsa importanza strategica, per la determinazione della quale il criterio del numero di treni è solo uno dei criteri di valutazione. Prevale ad esempio il criterio di impatto economico del servizio sul mercato (cfr. documento IRG Rail).</p>

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
13.2		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.	*) Si propone la modifica del testo come di seguito: 13.2 Nei comprensori in cui è individuato un Gestore Unico, resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione, qualora o per la parte in cui sia tecnicamente possibile, 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. La comprovata fattibilità tecnica deve intendersi come possibilità di manovra CONTEMPORANEA di diversi soggetti. L'autoproduzione in impianti a GU è da intendere come "alternativa" a garanzia dell'effettuazione di manovre ad esempio quando l'operatore designato dal GU non garantisce il servizio (in termini di fasce orarie o giorni di chiusura).	È richiesta conferma che l'autoproduzione, come definita nell'art. 2 della presente delibera, è sempre ammessa (non viene applicato il concetto espresso dal comma 3 dell'art. 10 del reg. UE 2017/2177) - Avendone definito precedentemente le regole ed i criteri.
13.4				Inserire la necessaria partecipazione delle IF nella scelta se e in quale ambito (estensione dell'impianto) istituire un gestore unico
13.13				Il numero massimo di anni pari a 5 risulta essere troppo limitante al fine, ad esempio, di investimenti con tempi di ammortamento superiori a 5. Occorre in ogni caso rivedere la durata degli affidamenti effettuati da tutte le recenti gare (incluse quelle con stazione appaltante RFI), in modo da garantire almeno questa previsione massima di durata a tutti gli operatori di manovra coinvolti.
13.15	15	La programmazione del servizio di manovra ferroviaria deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive.		Va considerato che l'operatore di manovra nella costruzione del M53 si basa sulla capacità "nominale" acquistata dalle imprese, pertanto, se le stesse imprese non sopprimono le tracce o addirittura non le utilizzano, l'operatore non può essere responsabile della capacità residua dell'impianto,

MISURA	PUNTO	CITAZIONE DEL TESTO DA MODIFICARE/INTEGRARE	INSERIMENTO DEL TESTO MODIFICATO/INTEGRATO	BREVE NOTA ILLUSTRATIVA DELLE MOTIVAZIONI SOTTESE ALLA PROPOSTA DI MODIFICA/INTEGRAZIONE
				essendo per altro già penalizzato in termini economici per il mancato fatturato legato alla mancata terminalizzazione
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.		Sono da escludersi gli operatori comprensoriali
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
15.1		Costituiscono centri di manutenzione tutti gli impianti ove si svolgono le attività di manutenzione sui materiali rotabili al fine di mantenere o riportare gli stessi in condizioni di efficienza e sicurezza per l'esercizio del servizio ferroviario a cui sono destinati; tali attività di manutenzione possono svolgersi anche al di fuori dei centri di manutenzione.	Utilizzo ripetuto del termine "centro di manutenzione" con 2 significati diversi. Converrebbe riformulare: ad es.: "Costituiscono centri di manutenzione tutti gli impianti ove si svolgono le attività di manutenzione sui materiali rotabili [...]; tali attività di manutenzione possono svolgersi anche al di fuori di impianti dedicati specificatamente alla manutenzione."	Si rende necessario inoltre definire se gli impianti di manutenzione leggera e pesante di cui Trenitalia è l'operatore d'impianto ricadono nell'applicazione della presente delibera. Se del caso l'operatore dovrebbe offrire sia l'accesso che il servizio di esecuzione della manutenzione e conseguentemente pubblicare dei listini. Si propone obbligo per Trenitalia di incorporare le IMC e le OMC per creare un'azienda separata che venda a tutte le IF servizi manutentivi a condizioni di trasparenza, equità, non discriminazione e di mercato.
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 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.		In alcune realtà RFI non formalizza i contratti di raccordo