

Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari

DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE

SOMMARIO

SCHEMA DELL'ATTO DI REGOLAZIONE	3
Sezione I – Oggetto della regolazione ed ambito di applicazione	3
1. Oggetto e finalità della regolazione	3
2. Definizioni.....	3
3. Ambito di applicazione	4
Sezione II – Obblighi per operatori e proprietari di impianti di servizio.....	5
4. Obblighi generali per operatori di impianti di servizio	5
5. Criteri per l'applicazione delle esenzioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177	6
6. Obblighi informativi.....	8
7. Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso	8
8. Gestione ed allocazione della capacità	9
9. Reclami: aspetti procedurali.....	9
10. Impianti non utilizzati	10
Sezione III – Regolazione per servizi specifici	11
11. Stazioni passeggeri	11
12. Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine	12
13. Servizi di manovra: Gestore Unico	14
14. Raccordi ferroviari	18
15. Centri di manutenzione	19
16. Infrastrutture ferroviarie portuali	20
17. Regime sanzionatorio	21

SCHEMA DELL'ATTO DI REGOLAZIONE

Sezione I – Oggetto della regolazione ed ambito di applicazione

1. Oggetto e finalità della regolazione

- 1.1** Il presente atto stabilisce misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 211, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, e dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificato dal decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, al fine di consolidare e integrare gli atti di regolazione emanati dall'Autorità nella materia oggetto del presente provvedimento.*

2. Definizioni

Ai fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 ed all'articolo 3 del Regolamento, le seguenti definizioni:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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);
- f) **manutenzione leggera:** insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante;
- g) **manutenzione pesante:** insieme di attività manutentive che non vengono effettuate regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiedono la rimozione dei rotabili dal servizio ferroviario nel cui ambito sono di norma utilizzati;
- 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;

- i) **operatore del servizio di manovra incaricato:** soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite le funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di pertinenza del Gestore Unico;
- j) **operatore del servizio di manovra:** operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra ferroviaria;
- k) **operatore delle ferrovie storiche:** operatore che effettua trasporto ferroviario con rotabili storici, ovvero sia rotabili di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 9 agosto 2017, n. 128, recante *"Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico"*;
- l) **recinto ferroviario:** perimetro, coincidente o meno con il sedime di proprietà del gestore dell'infrastruttura (di seguito: GI), entro il quale lo stesso esercita la propria attività. Ai fini delle attività di pertinenza del raccordo, è il perimetro che il GI determina ed eventualmente modifica in relazione alle esigenze di servizio, anche utilizzando aree del raccordato, ed è indicato nel contratto di raccordo;
- 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:
 - 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;
- n) **stazione di confine:** stazione di collegamento con le reti estere, situata in territorio italiano;
- o) **terminale merci:** insieme di installazioni funzionali al trasporto merci collegate alle reti ferroviarie e riconducibili agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, lettere b), c) d), e g) del d.lgs. 112/2015, cui si applicano gli obblighi di cui al decreto stesso, al Regolamento ed al presente atto di regolazione.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura 2.

Si evidenzia che la presente misura riprende quanto previsto dalla misura 2 della delibera dell'Autorità n. 18/2017 del 9 febbraio 2017, recante *"Misure di regolazione volte a garantire l'economicità e l'efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria"*, modificando alcune definizioni ivi previste. Pertanto, con la delibera di conclusione del procedimento, verrà disposta l'abrogazione della citata misura 2 della delibera dell'Autorità n. 18/2017.

3. Ambito di applicazione

- 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 dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria.

- 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. 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.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **3**.

Sezione II – Obblighi per operatori e proprietari di impianti di servizio

4. Obblighi generali per operatori di impianti di servizio

- 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.

I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.

Il d.lgs. 112/2015 individua all'articolo 13, commi 9 e 11, tra tutti i servizi ferroviari, i servizi complementari e ausiliari per i quali valgono specifiche previsioni normative e regolamentari. L'Autorità, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del Regolamento, può richiedere le motivazioni per cui un servizio ferroviario è designato come servizio di base, complementare o ausiliario.

- 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.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **4**.

Si evidenzia che il punto 4.1 riprende quanto previsto dalla misura 4.1 della delibera dell'Autorità n. 18/2017, estendendone il contenuto e l'ambito di applicazione. Pertanto, con la delibera di conclusione del procedimento, verrà disposta l'abrogazione della citata misura.

Considerato che, per i servizi oggetto delle presenti misure, la delibera dell'Autorità n. 96/2015 del 13 novembre 2015, recante *"Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria"*, prevede alla Misura 41 – ultimo capoverso – una disciplina unicamente transitoria della procedura di verifica di conformità dei corrispettivi applicati dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, con la delibera di conclusione del procedimento, verrà disposta la sostituzione dell'ultimo capoverso della citata Misura 41 con il seguente:

“Per ragioni di armonizzazione con le Misure relative al PMdA, al GI nazionale, anche nella sua funzione di operatore di impianto, si applica, per la verifica di conformità dei corrispettivi proposti, il procedimento di verifica della conformità dei canoni ai principi e criteri dell’Autorità, di cui alla Misura 4.”.

5. Criteri per l’applicazione delle esenzioni di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177

- 5.1** Possono chiedere di essere esentati dall’applicazione di tutte o di alcune delle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari (di seguito: Regolamento), ad eccezione dell’articolo 4, paragrafo 2, lettere da a) a d) e lettera m), e dell’articolo 5 dello stesso, nonché dall’applicazione delle misure 7, 8 e 10 del presente atto di regolazione, ferma restando l’applicazione del d.lgs. 112/2015, gli operatori degli impianti di servizio che gestiscono i seguenti impianti di servizio o prestano i seguenti servizi:
- a) impianti di servizio o servizi che non rivestono importanza strategica per il funzionamento del mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Ai fini della valutazione della mancanza d’importanza strategica, nell’ambito delle valutazioni effettuate caso per caso, l’Autorità tiene conto, in particolare:
 - 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 gli altri impianti di cui all’articolo 13, comma 2, lettere c), d), f) ed i) del d.lgs. 112/2015 ed i servizi connessi, se tali impianti non sono gestiti o prestati da operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente controllante ai sensi dell’articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento, o di un gestore dell’infrastruttura.
 - b) impianti di servizio che sono gestiti, o servizi che sono forniti, in un contesto di mercato concorrenziale caratterizzato dalla presenza di molteplici concorrenti che offrono servizi comparabili. Gli operatori giustificano la richiesta di esenzione adducendo elementi informativi atti a riscontrare la presenza di un adeguato grado di concorrenza nel mercato, fornendo informazioni dettagliate in merito ai seguenti aspetti:
 - sostituibilità dell’impianto o del servizio all’interno del mercato interessato, da definirsi in base alle caratteristiche tecniche dell’impianto o del servizio e alle tipologie di utilizzatori che ne fruiscono, nonché con riferimento al tipo di specializzazione e di categorie merceologiche servite e servibili dagli impianti concorrenti;
 - area geografica rilevante, in termini di distanza e di caratteristiche pertinenti della rete ferroviaria cui sono connessi gli impianti concorrenti;
 - livello di concorrenza esistente (in termini di numero di operatori presenti sul mercato interessato e di quote di mercato degli stessi), livello di concorrenza potenziale (anche in termini di capacità disponibile e di possibilità di espansione della capacità negli impianti concorrenti), assenza di barriere all’entrata ed esistenza di potere contrattuale dell’utilizzatore, eventuale presenza di autoproduzione.
 - c) impianti di servizio o servizi per i quali l’applicazione del Regolamento potrebbe incidere negativamente sul funzionamento del mercato di appartenenza. Gli operatori giustificano debitamente la richiesta di esenzione, dimostrando il possibile impatto negativo dell’applicazione del Regolamento sul mercato in cui l’impianto opera, indicando specificamente quali articoli/paragrafi del Regolamento provocano questo

effetto e fornendo tutti gli elementi economici e quantitativi necessari alla valutazione di competenza dell'Autorità, che terrà conto, tra gli altri, dell'impatto:

- i. sul livello di concorrenza nel mercato interessato;
- ii. sul livello di efficienza delle gestioni degli impianti e dei servizi;
- iii. sulla sostenibilità economica delle gestioni degli impianti e servizi;
- iv. sulle tariffe all'utenza.

5.2 Le richieste di esenzione devono essere adeguatamente motivate con elementi quantitativi e qualitativi, appropriati e completi, sulla base di quanto distintamente previsto per le diverse caratterizzazioni degli impianti di servizio o servizi di cui alle lettere a), b) e c) del punto 5.1, nonché dimostrare la non appartenenza alle categorie di cui al punto 5.3. Nella valutazione delle richieste di esenzione, l'Autorità tiene conto dei principi comuni stabiliti da IRG-Rail nel documento "18(7) Principi comuni per la concessione di esenzioni ai sensi dell'articolo 2 (2) del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione", pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità. L'Autorità, entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, assume le proprie decisioni e ne assicura la pubblicazione sul proprio sito web.

5.3 Non possono essere esentati ai sensi del punto 5.1 lettera a) gli operatori degli impianti di servizio che gestiscono impianti di servizio o prestano servizi rientranti in una delle seguenti categorie:

- a) stazioni passeggeri;
- b) impianti o servizi sotto il controllo diretto o indiretto, anche di fatto (secondo le indicazioni dell'art 2359 c.c.), di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento, o di un gestore dell'infrastruttura, o di un rilevante operatore economico;
- c) impianti collegati a porzioni d'infrastruttura ferroviaria appartenente alla rete di corridoi ferroviari merci definita dal regolamento (UE) n. 913/2010, e servizi connessi;
- d) impianti o servizi per i quali, per almeno un terzo degli anni decorsi dalla loro attivazione, si è verificata una condizione di saturazione, in ragione della quale non è stato possibile soddisfare adeguatamente, almeno una volta nel corso di ciascuno di tali anni, anche non consecutivi, le richieste di accesso o di fornitura;
- e) impianti inclusi in ambiti portuali, e servizi connessi.

5.4 Possono chiedere di essere esentati dall'applicazione di tutte o di alcune delle disposizioni del Regolamento gli operatori degli impianti di servizio destinati ad essere utilizzati esclusivamente da operatori delle ferrovie storiche per le proprie necessità.

5.5 Gli operatori beneficiari di esenzioni concesse in applicazione della presente misura sono tenuti, nei tempi e con le modalità indicati nel provvedimento con cui viene concessa l'esenzione, a comunicare all'Autorità il venir meno delle condizioni che hanno consentito la concessione dell'esenzione. L'Autorità revoca o modifica l'esenzione qualora, a seguito di motivata richiesta o segnalazione, o sulla base di informazioni comunque reperite dall'Autorità stessa, verifichi, rispettivamente, il venir meno delle condizioni per la concessione dell'esenzione o la necessità di una diversa individuazione delle disposizioni del Regolamento per le quali l'esenzione è stata concessa.

5.6 La revoca o modifica dell'esenzione di cui al punto 5.5. è disposta dall'Autorità in esito ad un procedimento, in contraddittorio con gli interessati, da concludersi entro sei settimane

dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti; tale decisione è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura 5, con particolare riferimento al valore da utilizzare come soglia di cui al punto 5.1, lettera a).

6. Obblighi informativi

- 6.1** Gli operatori degli impianti di servizio adempiono all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1 del Regolamento, nel termine e con le modalità indicati dal gestore dell'infrastruttura cui sono collegati, secondo quanto previsto dal paragrafo 2 dello stesso articolo.

Nel primo anno di applicazione del Regolamento, il citato termine, qualora non ancora individuato, è fissato dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria in occasione della pubblicazione della prima bozza del prospetto informativo della rete (di seguito anche: PIR) 2021, fermo restando l'obbligo per gli stessi gestori di aggiornare i rispettivi PIR 2020 con i contenuti pertinenti.

- 6.2** Ai fini della descrizione degli impianti di servizio, gli operatori degli impianti di servizio utilizzano il modello pubblicato dai GI sui propri siti *web*. I GI pubblicano sui propri siti *web* la più recente versione del modello comune predisposto dall'Associazione dei gestori dell'infrastruttura nazionale europea, *RailNetEurope*, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, tradotta in lingua italiana.

- 6.3** Gli operatori degli impianti di servizio comunicano all'Autorità, entro il 30 ottobre 2019, l'eventuale esito negativo delle attività di coordinamento di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del Regolamento, al fine di consentire all'Autorità di adottare una decisione per designare uno degli operatori dell'impianto di servizio a ottemperare all'obbligo di cui al paragrafo 1 del medesimo articolo 5.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura 6.

Considerato quanto previsto nel dettaglio dall'articolo 5 del Regolamento in materia di pubblicazione della descrizione dell'impianto di servizio, con la delibera di conclusione del procedimento verrà disposta la contestuale abrogazione della misura 8.6.1 della delibera dell'Autorità n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, avente ad oggetto "Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie".

7. Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso

- 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 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 2, lettera f), del Regolamento.

- 7.2** Se l'operatore dell'impianto di servizio ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, alle istanze presentate entro tale termine è data risposta senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo:

- a) 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste; entro tale limite di tempo l'operatore dell'impianto di servizio comunica al richiedente l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;
- b) 30 giorni, nel caso di richiesta non confliggente con altre richieste.

I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dallo scadere del termine di presentazione delle domande.

7.3 Alle richieste presentate successivamente alla scadenza del termine di cui al punto 7.2 è data risposta senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo:

- a) 30 giorni, in caso di richiesta di capacità già allocata o di richiesta confliggente con altre richieste; entro tale limite di tempo l'operatore dell'impianto di servizio comunica al richiedente l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;
- b) 15 giorni lavorativi, nel caso in cui la capacità richiesta risulti disponibile;
- c) 5 giorni lavorativi, per richieste di servizi connesse alle richieste specifiche di capacità previste dall'articolo 30 del d.lgs. 112/2015.

I suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dalla data di ricezione della richiesta. L'operatore dell'impianto di servizio può tuttavia individuare un periodo successivo al termine di presentazione delle richieste, di durata non superiore a 45 giorni, durante il quale le richieste pervenute sono considerate "tardive" e la relativa trattazione è sospesa. In tale caso, i suddetti limiti di tempo sono calcolati a partire dalla data di conclusione di tale periodo di sospensione.

7.4 Se l'operatore dell'impianto di servizio non ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, si applicano i limiti di tempo di cui al punto 7.3, calcolati a partire dalla data di ricezione delle richieste.

7.5 Sono fatti salvi i limiti di tempo oggetto degli impegni approvati con delibera dell'Autorità n. 66/2015, relativi alle richieste di spazi per i servizi di biglietteria, desk informativi mobili, accoglienza e assistenza all'interno delle stazioni passeggeri.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **7**.

8. Gestione ed allocazione della capacità

8.1 I richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio possono chiedere congiuntamente all'Autorità, non meno di 15 giorni prima della data fissata per l'avvio della procedura di coordinamento prevista dall'articolo 10 del Regolamento, di partecipare alla stessa in qualità di osservatore.

8.2 Nei casi in cui la richiesta di accesso ad un impianto di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015 non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento di cui all'articolo 10 del Regolamento e l'impianto di servizio è prossimo alla congestione, l'operatore dell'impianto entro 10 giorni dalla scadenza dei limiti di tempo di cui alla misura 7 ne informa l'Autorità, illustrando le ragioni dell'esito negativo della procedura di coordinamento, per le determinazioni di competenza.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **8**.

9. Reclami: aspetti procedurali

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.

- 9.2** L'Autorità, quando ravvisa - sulla base delle informazioni raccolte - i presupposti per l'esercizio dei poteri previsti dall'articolo 13, comma 7, e dall'articolo 37 del d. lgs. 112/2015, avvia il procedimento volto ad adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione.
- 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.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **9**.

10. Impianti non utilizzati

- 10.1** I proprietari di impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015 nei quali l'operatore ha dato inizio ad un processo di riconversione, avviato prima di una manifestazione di interesse di cui all'articolo 15 del Regolamento, informano l'Autorità di tale processo, inviando i documenti necessari per consentire alla stessa la valutazione della relativa plausibilità. L'Autorità effettua tale valutazione entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti; se la valutazione ha esito negativo, l'Autorità richiede la pubblicazione della disponibilità dell'impianto, in tutto o in parte, per la locazione o il leasing.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **10**.

Sezione III – Regolazione per servizi specifici

11. Stazioni passeggeri

- 11.1** Ad ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori.
- 11.2** Ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri è assicurata la promozione dei propri servizi e l'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richiama a condizioni non discriminatorie rispetto alle imprese ferroviarie proprie concorrenti e a condizioni economiche sostenibili.
- 11.3** Ogni contratto siglato tra impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e gestore della stazione deve rispettare i seguenti criteri:
- a) individuazione, in accordo con la Impresa ferroviaria, di *service level agreement* (SLA) che garantiscano qualità dei servizi resi, con la loro puntuale identificazione. Tra questi servizi dovrà essere compreso quello informativo all'utenza, per assicurare la rapida e puntuale/corretta informazione ai passeggeri circa i treni in partenza/arrivo della impresa ferroviaria (orario, ritardo, binario, collocazione delle vetture sul binario, ove prevista);
 - b) canoni orientati ai costi, più un utile ragionevole;
 - c) durata anche pluriennale, compatibilmente con il diritto ad un accesso equo e non discriminatorio alla stazione e ai suoi servizi delle altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari aventi diritto.
- 11.4** Le strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, comprendono - tra gli altri - gli spazi richiesti dalle imprese ferroviarie per poter prestare servizi di accoglienza e assistenza alla propria clientela. I gestori di stazione provvedono conseguentemente, entro il termine di quattro mesi dall'entrata in vigore del presente atto, ad apportare le necessarie integrazioni ai sistemi tariffari elaborati ai sensi della delibera dell'Autorità n. 96/2015, nonché ad adempiere a tutti gli obblighi previsti dal d.lgs. 112/2015 e dal Regolamento.
- 11.5** Nel caso in cui il gestore di stazione respinga una richiesta di specifici spazi per l'erogazione di servizi di biglietteria, assistenza, accoglienza e desk informativi, in quanto in conflitto con un'altra richiesta o riguardante spazi già allocati, ed il richiedente presenta reclamo all'Autorità ai sensi dell'articolo 13, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nell'esame del reclamo l'Autorità prende in particolare in considerazione, se pertinenti, oltre agli elementi di cui all'articolo 14 del Regolamento:
- l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero di biglietti venduti e numero di passeggeri serviti) di spazi già eventualmente assegnati al richiedente nella stessa stazione;
 - l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo di spazi già eventualmente assegnati ad altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo;
 - il numero e l'estensione di spazi richiesti ed ottenuti in altre stazioni sul territorio nazionale, sia dal richiedente che da altre imprese operanti nei servizi di trasporto

passaggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo, ed il grado di utilizzo degli stessi.

11.6 Per le stazioni passeggeri ove vi è più di una impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, nonché per tutte le stazioni passeggeri con più di 50 treni al giorno con fermata commerciale, il gestore di stazione:

- elabora, previa consultazione dei soggetti interessati, il piano di utilizzo della stazione, in cui vengono distinti: (i) gli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario, da (ii) quelli destinati alle attività commerciali. Nell'ambito dei primi, il piano indica, in particolare, la consistenza e l'ubicazione degli spazi da mettere a disposizione delle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza e assistenza e desk informativi. Il piano è elaborato ed aggiornato annualmente secondo la seguente tempistica: lo schema di piano per l'anno X + 2 è sottoposto a consultazione contestualmente alla pubblicazione della prima bozza del relativo prospetto informativo della rete (PIR), ovvero entro il 30 giugno dell'anno X; dopo la pubblicazione della versione definitiva del PIR (dicembre dell'anno X), le eventuali modifiche al piano seguono le stesse regole valide per gli aggiornamenti straordinari del PIR;
- pubblica sul proprio sito web entro il 30 giugno di ogni anno, al fine di fornire elementi informativi utili ai soggetti partecipanti alla consultazione, i seguenti dati, per ogni stazione di sua competenza, riferiti all'anno precedente: numero di treni passeggeri in arrivo ed in partenza; superficie affidata in utilizzo alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari distinta per (i) servizi di biglietteria (automatica e non), (ii) accoglienza e assistenza, (iii) desk informativi,
- può assegnare ad attività commerciali gli spazi destinati alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e da queste non richiesti, prevedendo tuttavia nei relativi contratti una clausola di risoluzione anticipata, da esercitare, con un preavviso di 7 mesi, in caso di richiesta di spazi da parte delle suddette imprese per adibirvi strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **11**, con particolare riferimento al valore da utilizzare come soglia di traffico di cui al punto 11.6.

Si evidenzia che i punti 11.1, 11.2 e 11.3 riprendono quanto previsto dalle misure 10.6.1, 10.6.2 e 10.6.3 della delibera dell'Autorità n. 70/2014, estendendone l'ambito di applicazione ai gestori delle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 4, del d.lgs. 112/2015.

12. Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine

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.

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:

- a) prima dell'avvio del servizio viene redatto, a cura dell'operatore di servizi di manovra (in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI, altri operatori di impianto) il prospetto

M53 integrato, ovverosia 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 è redatto evidenziando, nel caso di traffico merci, le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli. D'intesa con i richiedenti servizi e il GI, l'operatore di 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 di servizi di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel prospetto M53 integrato, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;

- 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 stazione di destinazione;
 - in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:
 - 15' nelle fasce orarie di punta;
 - 30' nelle fasce orarie medie;
 - 60' nelle fasce orarie di morbida;
- c) in occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dall'impianto e al successivo piazzamento in stazione, l'operatore di servizi manovra si obbliga 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) nel rispetto della tempistica definita nel prospetto M53 integrato;
- d) 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).

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. Nessun addebito può essere imputato all'operatore di servizi di manovra nel caso di ritardi in arrivo del materiale rotabile da manovrare nella stazione di destinazione oltre le soglie di cui alle lettere b), o nel caso di ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'estrazione dall'impianto, oppure infine qualora l'operatore di manovra dimostri che il mancato espletamento delle operazioni nei tempi previsti sia dovuto a cause non riconducibili a responsabilità del medesimo.

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.

12.4 Al fine di garantire modalità omogenee di tariffazione dei servizi di manovra ferroviaria ed agevolare il confronto, da parte degli utenti del servizio, delle condizioni tecnico-economiche offerte nei vari impianti, i listini delle tariffe praticate dall'operatore dei servizi di manovra, devono riferirsi - in particolare - almeno alle seguenti tipologie di

prestazioni, ove presenti: smistamento in piano, smistamento a gravità, terminalizzazione a treno completo, terminalizzazione con composizione e scomposizione, traslazione tra fasci o scali, scarto (oppure aggiunta) carro o gruppo di carri contigui, scarto carro o gruppo carri contigui non lanciabili, scomposizioni/composizioni particolari, sgancio/aggancio locomotore treno, rimozioni/applicazione segnali di coda, pilotaggio/traino locomotore treno, manovre particolari nelle stazioni di confine compreso ricovero/piazzamento con locomotore di manovra (compreso aggancio e sgancio).

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:

- 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;
- 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;
- c) 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.

Nei casi di cui alle lettere b) e c) il coordinamento dei movimenti di manovra rimane sotto la responsabilità esclusiva del gestore dell'infrastruttura.

Nei casi di cui alle lettere b) e c), il GI sottopone preventivamente all'approvazione dell'Autorità una relazione sulla fattibilità e sulle modalità attuative della soluzione organizzativa scelta, nonché sulla coerenza della stessa con i principi del punto 4.1.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **12**, con particolare riferimento al valore da utilizzare come soglia di traffico di cui al punto 12.1.

Si evidenzia che i punti da 12.2 a 12.4 riprendono quanto previsto dalle misure 9 e 10 della delibera dell'Autorità n. 18/2017, nonché dalla misura 11.6.1 della delibera dell'Autorità n. 70/2014, estendendone l'ambito di applicazione ed integrandone il contenuto. Pertanto, con la delibera di conclusione del procedimento, verrà disposta l'abrogazione delle citate misure delle delibere dell'Autorità n. 70/2014 e n. 18/2017.

13. Servizi di manovra: Gestore Unico

Possibilità di Gestore Unico

13.1 Per i comprensori ferroviari che rispettano le seguenti condizioni:

- a) presenza di un'area portuale o di almeno due operatori comprensoriali e
- b) traffico merci superiore a 80 treni mensili o 900 treni annui,

è possibile prevedere l'individuazione del Gestore Unico sulla base dei criteri, modalità e condizioni attuative di cui alla presente misura.

Autoproduzione e prestazione in proprio di servizi

- 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.

Criteri e modalità di individuazione del Gestore Unico e obblighi correlati

- 13.3** Gli operatori comprensoriali, anche con riferimento all'attuazione della misura 12, possono individuare, in modo trasparente, il Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria.
- 13.4** Ai fini dell'individuazione del Gestore Unico di cui al punto 13.3, gli operatori comprensoriali concordano i criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascuno, nonché la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale. In caso di mancato accordo, la rappresentatività è definita in base al criterio della doppia maggioranza, secondo il quale una decisione viene assunta in caso di voto favorevole di più del 50% degli operatori comprensoriali, che rappresentino più del 75% del traffico merci (numero treni manovrati) in arrivo e partenza dal comprensorio nell'anno precedente.
- 13.5** Su iniziativa dell'operatore comprensoriale con la quota più elevata di traffico merci in arrivo e partenza, gli operatori comprensoriali, con procedure trasparenti e non discriminatorie e secondo i criteri di rappresentatività di cui al punto 13.4, definiscono la bozza di uno specifico documento, qualificabile come "Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria" (di seguito: ReCoMaF).
- 13.6** A cura del soggetto proponente, la bozza di ReCoMaF di cui al punto 13.5 è trasmessa, entro 7 giorni dalla sua definizione, alle IF che hanno esercitato servizi ferroviari nel comprensorio nei 12 mesi precedenti la data di detta definizione; le IF, entro il termine di 30 giorni dalla data di trasmissione, possono fornire in merito le proprie osservazioni scritte agli operatori comprensoriali medesimi, i quali, con procedure trasparenti e non discriminatorie e secondo i criteri di rappresentatività di cui al punto 13.4, sottoscrivono il ReCoMaF nella sua forma finale.
- 13.7** Il ReCoMaF, perfezionato ai sensi del punto 13.6, è trasmesso dal soggetto proponente di cui al punto 13.6 entro 10 giorni dalla sottoscrizione, all'Autorità ed a tutti i soggetti interessati.
- 13.8** Avverso le decisioni assunte, i soggetti interessati possono adire l'Autorità ai sensi dell'articolo 37 del d.lgs. 112/2015, qualora ne ricorrano le condizioni.
- 13.9** Ogni successiva modifica del ReCoMaF segue il procedimento individuato ai punti 13.5, 13.6 e 13.7.
- 13.10** Il ReCoMaF disciplina almeno:
- a) le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria;
 - b) la revisione obbligatoria del regolamento stesso in caso di ingresso, uscita o variazioni della rappresentatività di operatori comprensoriali, nonché le relative modalità;
 - 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:
 - 1) ad uno degli operatori comprensoriali o ad una aggregazione di essi, secondo le modalità previste dalla normativa vigente (a titolo di esempio: consorzio,

contratto di rete ai sensi della L. 33/2009);

2) ad un soggetto terzo, caratterizzato da idonea garanzia di affidabilità economica e finanziaria, scelto con procedure selettive:

- dall'AdSP competente, nel caso di comprensorio ferroviario comprendente infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari o, negli altri casi,
- da un soggetto operante in nome e per conto degli operatori comprensoriali. Tale soggetto rappresenta gli operatori comprensoriali stessi nelle attività concernenti la manovra ferroviaria, ed in particolare nei rapporti con il Gestore Unico e l'Autorità;

- d) il termine entro il quale la procedura di individuazione del Gestore Unico deve concludersi con l'attribuzione allo stesso del servizio di manovra ferroviaria;
- e) le modalità con le quali il Gestore Unico può eventualmente affidare il solo esercizio dei servizi di manovra ferroviaria ad uno o più operatori del servizio di manovra incaricati, fermo restando il rispetto di quanto previsto dal punto 4.1;
- f) l'individuazione dei beni essenziali per l'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio, con particolare riferimento al materiale rotabile di trazione di cui al punto 13.12, nonché le eventuali modalità di messa a disposizione del Gestore Unico o dell'operatore del servizio di manovra incaricato;
- g) l'obbligo di sottoscrizione, da parte di tutti gli operatori comprensoriali, del documento di programmazione dei servizi ferroviari di cui ai punti 13.15, 13.16 e 13.17;
- h) i livelli minimi garantiti di *performance* dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali a carico del Gestore Unico, secondo quanto stabilito dal punto 12.2 ;
- i) l'obbligo, in capo al Gestore Unico e/o agli eventuali operatori del servizio di manovra incaricati:
 - 1) di adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei servizi di manovra ferroviaria;
 - 2) di praticare ai clienti dei servizi di manovra ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole;
 - 3) di pubblicare sul proprio sito *web* le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria, nel rispetto di quanto stabilito dal punto 12.4;
 - 4) di predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei servizi di manovra ferroviaria;
 - 5) di comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate ai sensi del precedente numero 3);
 - 6) di pubblicare sul proprio sito *web* i livelli garantiti di *performance* dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.

13.11 L'Autorità si riserva di intervenire disponendo adeguate misure correttive nel caso in cui il Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria non risulti conforme alla presente misura.

Acquisizione dei locomotori di manovra

13.12 Nel caso in cui l'acquisizione dei locomotori di manovra è posta a carico dell'affidatario, le procedure di selezione del Gestore Unico e le eventuali modalità di affidamento da

parte di quest'ultimo del solo esercizio dei servizi di manovra prevedono una tempistica congrua, in ogni caso non inferiore a sei mesi intercorrenti tra la data di aggiudicazione del servizio e quella di avvio dello stesso, per l'acquisizione del materiale rotabile di trazione necessario.

Durata dell'affidamento del servizio di manovra ferroviaria

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.

13.14 La durata dell'affidamento è portata a conoscenza di chiunque sia titolare di diritti sulle aree e sulle infrastrutture del comprensorio.

Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria

13.15 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.

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.

13.17 Fermo restando l'obbligo di implementazione del regolamento (UE) n. 1305/2014, dell'11 dicembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema Applicazioni telematiche per il trasporto merci del sistema ferroviario dell'Unione europea e che abroga il regolamento (CE) n. 62/2006, il GI, i richiedenti servizio, gli operatori comprensoriali ed il Gestore Unico sono tenuti, per quanto di rispettiva competenza, a perseguire l'interoperabilità delle relative piattaforme informatiche o la loro integrazione.

Gestore Unico su comprensori ferroviari di rilevante estensione geografica

13.18 A decorrere dall'entrata in vigore delle misure di regolazione di cui al presente atto, l'individuazione o l'estensione del regime del Gestore Unico a comprensori che includano infrastrutture relativamente distanti dal punto di vista geografico è condizionata alla preventiva approvazione da parte dell'Autorità.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **13**, con particolare riferimento alla congruità del termine previsto al punto 13.12 per l'eventuale acquisizione del materiale rotabile di trazione necessario.

Si evidenzia che la presente misura riprende quanto previsto dalle misure 4.2 e da 5 a 8 della delibera dell'Autorità n. 18/2017 estendendone l'ambito di applicazione ed aggiornandone il contenuto. Pertanto, con la delibera di conclusione del procedimento, verrà disposta l'abrogazione delle citate misure della delibera dell'Autorità n. 18/2017.

14. Raccordi ferroviari

Criteria di valutazione delle richieste di allacciamento, tramite raccordo, all'infrastruttura ferroviaria nazionale e alle ferrovie comprese nell'ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015

- 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.
- 14.2** Il GI nel regolare l'allacciamento e l'esercizio dei raccordi collegati con l'infrastruttura di giurisdizione indica con chiarezza i principi e le regole di riferimento per la valutazione di competenza in merito al nulla osta alla concessione dell'allaccio.
- 14.3** Tra i principi di riferimento di cui al punto 14.2, il GI include il principio di sicurezza della circolazione ed il principio di regolarità della circolazione. Il rispetto di tali principi, in merito alla domanda di allaccio, è valutato anche con riferimento al programma di sviluppo previsto, per la porzione di infrastruttura interessata.
- 14.4** L'eventuale diniego dell'allaccio per motivi di regolarità deve essere giustificato esplicitando e motivando in maniera puntuale, sulla base di dati oggettivi, l'impossibilità del GI di adottare opportuni provvedimenti di compatibilizzazione dell'orario o correttivi al proprio piano di sviluppo e/o alla configurazione attuale dell'infrastruttura ferroviaria di competenza.
- 14.5** L'eventuale diniego dell'allaccio per motivi di sicurezza deve essere motivato esplicitando e motivando in maniera puntuale e dettagliata l'impossibilità del GI di adottare opportuni correttivi al proprio piano di sviluppo e/o alla configurazione attuale dell'infrastruttura ferroviaria di competenza.
- 14.6** Il richiedente l'allaccio, in caso di diniego del GI, può richiedere l'intervento dell'Autorità. Nel caso il diniego sia apposto per motivi di regolarità dell'esercizio, l'Autorità può imporre al GI di rivalutare le proprie decisioni tramite l'utilizzo delle tecniche di compatibilizzazione delle tracce e dei programmi integrati di stazione.

Costruzione ed attivazione del raccordo: verifica, progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione o modifica dei raccordi

- 14.7** Il GI individua e pubblica nel prospetto informativo della rete (PIR) le configurazioni infrastrutturali e tecnologiche standard di riferimento per la connessione all'infrastruttura ferroviaria di competenza. Inoltre, per favorire la produzione di un'adeguata documentazione tecnica allegata alla domanda di allaccio, il GI si impegna a mettere a disposizione, su richiesta, copia delle informazioni tecniche necessarie (stralci planimetrici del piano ferro, del piano schematico, del piano di elettrificazione e dello schema trazione elettrica, etc.).
- 14.8** Il GI verifica i progetti presentati dal richiedente l'allaccio e, durante la fase progettuale, presta adeguata collaborazione al richiedente stesso.
- 14.9** Il GI provvede direttamente alla progettazione e all'esecuzione dei lavori infrastrutturali di allaccio del raccordo per la componente interna al recinto ferroviario.
- 14.10** I costi delle attività di cui ai punti 14.8 e 14.9 sono posti a carico del raccordato secondo quanto indicato nei punti da 14.12 a 14.17.
- 14.11** Il raccordato può eseguire direttamente, in tutto o in parte, le lavorazioni all'interno del recinto ferroviario; la presa in carico di tale responsabilità da parte del raccordato è espressamente indicata nel contratto di raccordo.

Corrispettivi per attività a cura del GI

- 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.
- 14.13** Il listino delle prestazioni di cui al punto 14.12 viene pubblicato dal GI all'interno del PIR.
- 14.14** Per le prestazioni relative ad attività di costruzione e fornitura materiali, il GI utilizza le proprie tabelle tariffarie depositate presso la competente Agenzia delle Entrate e in vigore al momento della stipula del contratto di raccordo o della modifica del contratto esistente.
- 14.15** Per le prestazioni effettuate dal proprio personale, il GI pubblica il costo orario del personale impiegato in base alle qualifiche necessarie, nell'ambito del listino delle prestazioni di cui al punto 14.12.
- 14.16** Il GI presenta, al momento dell'autorizzazione all'allaccio e preventivamente alla firma del contratto di raccordo, una stima dei costi che verranno posti a carico del raccordato per le fasi precedenti l'attivazione del raccordo. Nel caso le stime utilizzino voci di costo non riferibili ai punti 14.14 e 14.15, il raccordato ha la facoltà di chiedere adeguata specificazione dei criteri utilizzati per il calcolo degli importi relativi a tali voci. In caso di disaccordo non sanato, il raccordato può adire l'Autorità ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del d.lgs. 112/2015.
- 14.17** Per le attività di manutenzione straordinaria o modifica del raccordo si applica quanto stabilito al punto 14.16.

Prestazioni e forniture da parte del GI durante la fase di gestione del raccordo

- 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.
- 14.19** Le attività di manutenzione ordinaria degli impianti di raccordo all'interno del recinto ferroviario, ed i relativi costi, sono a carico del GI.
- 14.20** Le attività del personale operativo del GI legate alla movimentazione dei rotabili, da e per il raccordo, sono a carico del GI esclusivamente se prestate all'interno del recinto ferroviario.
- 14.21** I costi delle attività di cui al punto 14.18 e delle attività di cui al punto 14.20 prestate dal GI all'esterno del recinto ferroviario sono posti a carico del raccordato secondo quanto indicato nei punti da 14.12 a 14.17.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura **14**.

15. Centri di manutenzione

- 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.
- 15.2** In caso di diniego all'accesso, da parte dell'operatore di impianto o del GI, ai servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati, il richiedente accesso

può rivolgersi all'Autorità, che valuta il rispetto del principio di non discriminazione da parte dell'operatore dell'impianto di servizio o del GI, come disposto dall'articolo 13, commi 11 e 12, del d.lgs. 112/2015.

- 15.3** I centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati in cui sono forniti anche servizi di manutenzione leggera, rientrano, solo per tali servizi, nel campo di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera e) del d.lgs. 112/2015.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura 15.

Si richiedono proposte motivate per individuare una casistica, almeno orientativa, dei servizi di manutenzione evidenziandone il carattere di leggera o pesante. Si richiedono, inoltre, proposte motivate per individuare i centri di manutenzione definiti nel d.lgs. 112/2015 come specializzati (ad esempio in tale categoria potrebbero rientrare alcune officine dedicate ad eseguire attività di manutenzione su mezzi d'opera di particolare complessità, utilizzati per manutenzione dell'infrastruttura).

16. Infrastrutture ferroviarie portuali

- 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.
- 16.2** L'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie di interscambio modale all'interno dei porti è garantito, tra l'altro, attraverso l'obbligo, da parte del gestore/concessionario dell'area, di consentire l'accesso alle infrastrutture di primo e ultimo miglio ricadenti nella propria disponibilità, a favore di tutti i richiedenti, in base a regole trasparenti e alla disponibilità di capacità.
- 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.
- 16.4** In caso di esito confermativo delle predette attività di verifica, gli operatori di impianto interessati devono rivolgersi esclusivamente al soggetto gestore unico individuato dall'AdSP per la fornitura del servizio stesso.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate in merito a quanto previsto dalla misura 16.

17. Regime sanzionatorio

- 17.1** Per la violazione delle misure del presente atto trovano applicazione le disposizioni di cui all'articolo 37, comma 14, del d.lgs. 112/2015.

Si evidenzia che il presente documento di consultazione, riprendendo con i necessari aggiornamenti il contenuto della delibera dell'Autorità n. 18/2017 e della prescrizione 5.3.1 della delibera dell'Autorità n. 140/2017, nonché della misura 11.6.1 della delibera dell'Autorità n. 70/2014, presuppone l'abrogazione/soppressione, tra le altre, delle suddette norme, da disporre nell'ambito della delibera di conclusione del procedimento. Nella stessa delibera sarà disposta altresì l'abrogazione, tra le altre, delle misure 8.6.1, 11.6.2, 11.6.3 e 11.6.4 della delibera dell'Autorità n. 70/2014, per le motivazioni indicate nella relazione illustrativa.

Si richiedono osservazioni ed eventuali proposte motivate, puntuali e dettagliate, relativamente alla eventuale necessità di definizione di **ulteriori misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, nonché di ulteriori aggiornamenti delle misure di regolazione adottate dall'Autorità nell'ambito di tale materia.**