

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

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	13
13. Servizi di manovra: Gestore Unico	15
14. Raccordi ferroviari	18
15. Centri di manutenzione	20
16. Infrastrutture ferroviarie portuali	21
17. Regime sanzionatorio e disposizioni finali.....	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, di seguito Regolamento, 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 degli articoli 7 e 9 della legge 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 interconnessi 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 passeggeri**: operatore responsabile della gestione delle strutture e degli spazi di una stazione passeggeri funzionali e/o necessari per l'esercizio ferroviario, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, o di porzione di questi;
- 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 beneficio di più di un operatore comprensoriale, fatto salvo quanto previsto in materia di prestazione in proprio di servizi e autoproduzione;
- e) **impianto interconnesso**: l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, interconnesso 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) **impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari**: impresa ferroviaria che effettua servizi passeggeri, o impresa che offre servizi di trasporto ferroviario avvalendosi, per la trazione, di imprese ferroviarie, o impresa che presta ai passeggeri del trasporto ferroviario, sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie, servizi di informazione e biglietteria;
- g) **manutenzione leggera**: insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante come definita dall'articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs.112/2015;

- 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 demaniali di competenza di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), e le eventuali ulteriori aree per le quali il servizio di manovra è qualificabile come servizio di interesse generale ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/1994, si intende per operatore comprensoriale, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa;
- i) **operatore del servizio di manovra:** operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra ferroviaria;
- j) **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;
- 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, dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni fino ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive o ai binari destinati ad altri servizi ferroviari, e viceversa; nelle stazioni di confine, si intende per servizio di manovra ferroviaria anche la movimentazione di rotabili necessaria a consentire ad un treno proveniente da una rete straniera di proseguire il proprio percorso nella rete italiana, 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 interconnesse 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.

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 interconnessi 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 esclusi dall'applicazione delle presenti misure di regolazione, ad eccezione della misura 14, i soggetti responsabili della gestione di infrastrutture private - interconnesse

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'esclusione 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.

- 3.3** Entro 120 giorni dalla data di pubblicazione del presente atto di regolazione, i gestori di impianti interconnessi devono notificare, sulla base delle istruzioni operative che saranno pubblicate dall'Autorità sul proprio sito web entro 30 giorni dalla suddetta data di pubblicazione, la propria dichiarazione di appartenenza o non appartenenza all'ambito di applicazione di cui alla Misura 3.

L'Autorità valuta, sulla base delle dinamiche evolutive dei mercati pertinenti, l'opportunità di reiterare il processo di notifica, con una periodicità almeno biennale.

- 3.4** I gestori di impianti interconnessi sono tenuti a comunicare tempestivamente all'Autorità il venir meno delle condizioni che ne hanno determinato l'esclusione o l'inclusione nell'ambito di applicazione del presente atto di regolazione. Tali comunicazioni sono sottoposte alla valutazione dell'Autorità, che ne comunica l'esito entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, pubblicandolo sul sito web istituzionale dell'Autorità.
- 3.5** L'Autorità pubblica sul proprio sito web gli elenchi dei gestori di impianti di servizio che hanno notificato la propria dichiarazione di cui al punto 3.3, e gli eventuali successivi aggiornamenti, tenendo anche conto delle comunicazioni di cui al punto 3.4.

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 dalla data di pubblicazione del presente atto di regolazione, 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. Tale sistema di garanzie e penali deve essere pubblicato dagli operatori degli impianti di servizio ai fini della consultazione degli utenti almeno 40 giorni prima della sua adozione, per consentire alle parti interessate di sottoporre proprie osservazioni e proposte alla valutazione degli operatori degli impianti di servizio, che forniscono riscontro motivato;

- pubblicano sui propri siti web, con cadenza mensile e per i singoli servizi, i livelli di qualità offerti, nonché informazioni indicative sulla capacità disponibile.

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, tra l'altro:
 - per i terminali merci ed i servizi connessi, della presenza di un traffico ferroviario inferiore a 2.000 carri 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;
 - della capacità residua non utilizzata, di interesse per il mercato di riferimento;
- 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, 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 o prestazione in proprio di servizi;
- 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 comunque esentati 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 interconnessi 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;
- f) impianti inclusi in comprensori che hanno individuato un Gestore Unico, come previsto dalla misura 13 del presente atto di regolazione.

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.

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 interconnessi, secondo quanto previsto dal paragrafo 2 dello stesso articolo. L'obbligo deve essere soddisfatto in ogni caso anche tramite il portale europeo degli impianti di servizio *Rail Facilities Portal*.¹

Nel primo anno di applicazione del Regolamento, il citato termine, qualora non ancora individuato dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, è fissato al 30 ottobre 2019. I gestori dell'infrastruttura aggiornano i rispettivi PIR 2020 con i contenuti pertinenti assicurandone la tempestiva pubblicazione.

- 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 europei, *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.

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** L'operatore dell'impianto di servizio fornisce risposta alle richieste senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando:
- a) entro 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute;
 - b) entro 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;
 - c) entro 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento.
- 7.3** I limiti di tempo di cui al punto 7.2 sono calcolati a partire dalla data di ricezione della richiesta. Se l'operatore dell'impianto di servizio ha stabilito un termine per la

¹ <https://railfacilitiesportal.eu/>

presentazione delle richieste, i limiti di tempo di cui al punto 7.2 sono calcolati, per le richieste pervenute tempestivamente, a partire dallo scadere di tale termine. L'operatore dell'impianto di servizio fornisce risposta anche alle richieste tardive, fermo restando che il rispetto del termine stabilito costituisce criterio di priorità ai fini dell'assegnazione della capacità, come previsto dall'articolo 11 del Regolamento. L'operatore dell'impianto di servizio può, inoltre, individuare un periodo successivo a tale termine, di durata non superiore a 45 giorni, durante il quale la trattazione delle domande tardive è sospesa. Ai sensi dell'articolo 9, paragrafi 4 e 5, del Regolamento, per gli impianti di servizio e i servizi ferroviari di cui all'allegato II, punto 2, lettera e), e punto 4, lettera e), della direttiva 2012/34/UE, la trattazione delle domande è sospesa per il tempo necessario a valutare la compatibilità tecnica del materiale rotabile con tali impianti e attrezzature, ed informarne il richiedente.

- 7.4** L'operatore dell'impianto di servizio dà risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e ai servizi di cui all'allegato II, punto 2, lettere da a) a d) e da f) ad i), della direttiva 2012/34/UE, connesse alle richieste specifiche di capacità previste dall'articolo 30 del d.lgs. 112/2015, entro 5 giorni lavorativi dalla data di ricezione della richiesta.
- 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.

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.

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 esamina il reclamo ai sensi degli articoli 13 e 14 del Regolamento, 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, indicato nella delibera di avvio del procedimento ed in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

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 anche parziale 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.

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 (automatica 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 operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari è assicurata la promozione dei propri servizi e l'accesso agli spazi pubblicitari nella stazione in cui lo richieda a condizioni non discriminatorie.
- 11.3** Ogni contratto siglato tra impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari e gestore della stazione, riconducibile ai servizi di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, deve rispettare i seguenti criteri:
- a) individuazione, in accordo con l'impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, 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 di loro interesse (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 dalla data di pubblicazione del presente atto di regolazione, 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 passeggeri 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 e valore dei titoli di viaggio 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 passeggeri 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 un'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 passeggeri:

- pubblica il piano di utilizzo della stazione, che indica la consistenza, l'ubicazione e lo stato di disponibilità per la locazione, degli spazi destinati alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza (ad accesso riservato/libero) e assistenza e desk informativi, nonché la consistenza e l'ubicazione degli spazi destinati ad attività commerciali. Per le sole stazioni in cui sono presenti anche servizi di tipo *Open Access*, nonché per le stazioni asservite (o attigue) ad uno scalo aeroportuale, il piano è sottoposto alla consultazione dei soggetti interessati e vengono in esso indicate, in aggiunta, le date di termine della locazione degli spazi già assegnati per la fornitura di servizi funzionali al trasporto ferroviario, ed in particolare di quelli destinati a servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza (ad accesso riservato/libero) e assistenza e desk informativi, nonché ogni altra informazione utile sull'eventuale trasformazione degli spazi esistenti o creazione di nuovi spazi con analoga destinazione.

Il piano è elaborato ed aggiornato annualmente secondo la seguente tempistica: lo schema di piano per l'anno $X + 2$ è sottoposto a consultazione, ove previsto, entro il 30 giugno dell'anno X ed è adottato e pubblicato con le stesse modalità e tempistiche della descrizione dell'impianto di servizio; dopo la sua adozione, eventuali modifiche per esigenze di carattere eccezionale e non programmate che implicino una riduzione o redistribuzione degli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario, sono comunicate all'Autorità e a tutti i soggetti interessati con almeno 30 giorni di anticipo rispetto all'entrata in vigore delle stesse, allegando una relazione che ne illustri le motivazioni;

- al fine di fornire elementi informativi utili ai soggetti partecipanti alla consultazione, ove prevista, pubblica sul proprio sito web entro il 30 giugno di ogni anno, ovvero fornisce al gestore dell'infrastruttura per l'inserimento nel prospetto informativo della rete, i seguenti dati, per ogni stazione di sua competenza e nei limiti di quanto nella propria diretta disponibilità, riferiti all'anno precedente: numero di treni passeggeri in arrivo (termine servizio commerciale), in partenza (origine servizio commerciale) ed in transito con fermata commerciale; 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 in caso di richiesta di spazi da parte delle suddette imprese per adibirvi strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, presentata con almeno 7 mesi di anticipo rispetto all'avvio del primo orario di servizio cui la richiesta si riferisce. Il gestore di stazione passeggeri può stabilire per i richiedenti condizioni – che devono essere congrue, trasparenti e non discriminatorie - volte a tutelare le proprie legittime aspettative circa i propri futuri ricavi e l'utilizzo degli spazi di stazione. Le suddette tempistiche e condizioni, con l'indicazione degli spazi cui si riferiscono, sono pubblicate all'interno della descrizione dell'impianto di servizio.

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** In attuazione del punto 4.2, 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) in occasione dell'attivazione di ciascun orario di servizio e di variazioni che abbiano un impatto significativo sull'organizzazione degli impianti di servizio, l'operatore del servizio di manovra redige e aggiorna (in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI, altri operatori di impianto) un documento di programmazione 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, ivi incluse l'avvio e la conclusione del servizio di manovra, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; il documento di programmazione 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), eventualmente differenziate in relazione al giorno della settimana o al periodo dell'anno, che caratterizzano l'impianto in relazione al traffico programmato. L'operatore di servizi di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel documento di programmazione, 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':
 - rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione, in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;
 - rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione o, nel caso l'arrivo reale del treno sia successivo al predetto orario indicato nel documento di programmazione, rispetto all'orario di arrivo reale del treno, 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;
 - rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione, in caso di ritardo superiore alle predette soglie ma tale comunque da consentire che il treno sia messo a disposizione dell'operatore del servizio di manovra entro l'orario previsto di avvio del servizio stesso;
 - 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 documento di programmazione;

d) per le tracce non presenti nel documento di programmazione, preventivamente concordate tra richiedenti servizi e operatore del servizio di manovra in collaborazione con il GI e gli altri operatori di impianto interessati, l'operatore del servizio di manovra si obbliga ad avviare le operazioni di manovra entro un massimo di 60' 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, in ogni caso non inferiore al 10%. 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 superiori ai ritardi indicati alle lettere b), nel caso di ritardi nella messa a disposizione del convoglio per l'estrazione dall'impianto, ed in ogni caso in cui 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 L'operatore del servizio di manovra pubblica sul proprio sito web il rapporto percentuale tra operazioni soggette a penali, ai sensi del punto 12.2, ed il totale delle operazioni svolte, sia con riferimento ai singoli utenti che alla totalità degli stessi. I suddetti dati sono pubblicati, con cadenza almeno semestrale, entro tre mesi dalla conclusione del periodo di riferimento.

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 fornite: 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, immobilizzazione o messa a disposizione dell'IF di staffe fermacarri, 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 è organizzato, nel rispetto dei principi definiti al punto 4.1, secondo una delle seguenti modalità alternative:

a) fornito direttamente dal gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, o, nei limiti di quanto consentito dalla normativa vigente in materia di affidamento in house, da società da esso controllata, con proprie risorse, adottando tariffe correlate a costi pertinenti ed efficienti; i suddetti soggetti, in qualità di operatori di impianto di servizio, possono autorizzare su richiesta la prestazione in proprio del servizio ai sensi del Regolamento;

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; l'affidatario, in qualità di operatore di impianto di servizio, può autorizzare su richiesta la prestazione in proprio del servizio ai sensi del Regolamento;

- 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; è inoltre consentita l'offerta del servizio di manovra da parte di ogni altra impresa in possesso delle necessarie competenze tecniche e requisiti di sicurezza previsti da ANSF. 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;
- d) il gestore dell'infrastruttura in cui rientra la stazione di confine, o, nei limiti di quanto consentito dalla normativa vigente in materia di affidamento in house, una società da esso controllata, fornisce esclusivamente, adottando tariffe correlate a costi pertinenti ed efficienti, il servizio di manovra consistente nella movimentazione di rotabili necessaria a consentire ad un treno proveniente da una rete straniera di proseguire il proprio percorso nella rete italiana, e viceversa; le restanti operazioni di manovra vengono erogate in regime di prestazione in proprio di cui alla lettera c).

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

Nei casi di cui alle lettere b), c) e d), il GI sottopone preventivamente all'approvazione dell'Autorità una relazione, comprensiva di idonea documentazione allegata, sulla fattibilità e sulle modalità attuative della soluzione organizzativa scelta, nonché sulla coerenza della stessa con i principi del punto 4.1. L'Autorità si esprime entro un termine di 45 giorni dalla trasmissione della documentazione completa da parte del GI.

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.

Prestazione in proprio di servizi e autoproduzione

13.2 In caso di richieste confliggenti che non sia possibile soddisfare in altro modo, il Gestore Unico prende in considerazione la concessione dell'accesso, per la prestazione in proprio di servizi, alle parti del comprensorio ferroviario sulle quali ha diritto di esclusiva, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 3, del Regolamento. Nelle infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari, in cui il servizio di manovra ferroviaria sia qualificabile come servizio di interesse generale ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/1994, è fatto salvo quanto previsto in materia di autoproduzione dall'articolo 9 della legge 287/1990.

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 13.4, 13.6 e 13.7. Con le stesse modalità gli operatori comprensoriali possono decidere la cessazione della validità del ReCoMaF.
- 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, proporzionata e ragionevole garanzia di affidabilità operativa, economica e finanziaria, scelto con procedure selettive:
 - dall'AdSP competente, nel caso di comprensorio ferroviario comprendente infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari, in cui il servizio di manovra sia qualificabile come servizio di interesse generale ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/94; 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, con le modalità previste dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti, 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, con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti. Tale documento è predisposto con le modalità descritte alla misura 12.

- 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 dalla data di pubblicazione del presente atto di regolazione, 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.

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 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 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 vigilanza sull'esercizio del raccordo (gestione e manutenzione degli impianti di raccordo, rispetto delle norme di esercizio ferroviario, rispetto delle norme specifiche in materia di sicurezza della circolazione, sul lavoro, tutela ambientale, etc.) legate a obblighi normativi/regolamentari a carico del GI, per la componente esercitata dal GI al di fuori del recinto ferroviario, sono 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 predisposizione della posizione dei deviatori, non manovrabili da altri soggetti preventivamente autorizzati, per la movimentazione dei rotabili, da e per il raccordo, sono a carico del GI esclusivamente se prestate all'interno del recinto ferroviario e se non al di fuori del normale orario di apertura della linea.

14.21 I costi delle attività di cui al punto 14.18 e delle attività di cui al punto 14.20 prestate dal GI e posti a carico del raccordato o di altro soggetto individuato dalla normativa vigente devono rispettare quanto indicato nei punti da 14.12 a 14.17.

15. Centri di manutenzione

15.1 Costituiscono centri di manutenzione tutti gli impianti ove si svolgono tipicamente 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 in siti differenti da tali centri, fermo restando il rispetto della pertinente normativa vigente in materia di sicurezza ferroviaria e sicurezza sui luoghi di lavoro.

15.2 In caso di diniego all'accesso, da parte dell'operatore di impianto o del GI, ai servizi di manutenzione pesante prestatati 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 forniscono la possibilità di effettuare sia servizi di manutenzione pesante, che servizi di manutenzione leggera, salvo motivata impossibilità dichiarata ai richiedenti, e, per quanto attiene ai servizi di manutenzione leggera, rientrano nel campo di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera e), del d.lgs. 112/2015.

15.4 Le presenti misure di regolazione si applicano a tutti i centri di manutenzione presenti sul territorio nazionale, fermi restando gli obblighi generali per gli operatori degli impianti di servizio di cui alla misura 4 del presente atto di regolazione, con particolare riferimento a quelli relativi alla garanzia della sussistenza di condizioni di accesso eque, discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti.

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.

17. Regime sanzionatorio e disposizioni finali

- 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.
- 17.2** Per quanto non previsto dal presente atto di regolazione si applica il d.lgs. 112/2015 e il Regolamento.