

## **RELAZIONE ISTRUTTORIA DEGLI UFFICI**

**Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018. Approvazione delle “*Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*”.**

**SOMMARIO**

<b>1. PROCEDIMENTO.....</b>	<b>4</b>
1.1 Il procedimento avviato con delibera n. 98/2018 .....	4
1.2 Ambito di intervento della regolazione .....	4
<b>2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE.....</b>	<b>6</b>
2.1 Osservazioni di carattere generale .....	6
2.1.1 Sintesi delle osservazioni.....	6
2.1.2 Valutazioni.....	7
2.2 Misura 1 - Oggetto e finalità della regolazione .....	8
2.2.1 Contenuti del Documento .....	8
2.2.2 Sintesi delle osservazioni.....	8
2.2.3 Valutazioni.....	8
2.3 Misura 2 - Definizioni .....	8
2.3.1 Contenuti del Documento .....	8
2.3.2 Sintesi delle osservazioni.....	8
2.3.3 Valutazioni.....	12
2.4 Misura 3 – Ambito di applicazione .....	17
2.4.1 Contenuti del Documento .....	17
2.4.2 Sintesi delle osservazioni.....	17
2.4.3 Valutazioni.....	18
2.5 Misura 4 – Obblighi generali per operatori di impianti di servizio .....	19
2.5.1 Contenuti del Documento .....	19
2.5.2 Sintesi delle osservazioni.....	19
2.5.3 Valutazioni.....	20
2.6 Misura 5 – Criteri per l'applicazione delle esenzioni di cui al Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 ..21	21
2.6.1 Contenuti del Documento .....	21
2.6.2 Sintesi delle osservazioni.....	21
2.6.3 Valutazioni.....	21
2.7 Misura 6 – Obblighi informativi.....	23
2.7.1 Contenuti del Documento .....	23
2.7.2 Sintesi delle osservazioni.....	23
2.7.3 Valutazioni.....	23
2.8 Misura 7 – Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso .....	23
2.8.1 Contenuti del Documento .....	23
2.8.2 Sintesi delle osservazioni.....	23
2.8.3 Valutazioni.....	25
2.9 Misura 8 – Gestione ed allocazione della capacità .....	26
2.9.1 Contenuti del Documento .....	26
2.9.2 Sintesi delle osservazioni.....	26
2.9.3 Valutazioni.....	26
2.10 Misura 9 – Reclami: aspetti procedurali .....	26
2.10.1 Contenuti del Documento .....	26
2.10.2 Sintesi delle osservazioni.....	26
2.10.3 Valutazioni.....	27
2.11 Misura 10 – Impianti non utilizzati .....	27
2.11.1 Contenuti del Documento .....	27
2.11.2 Sintesi delle osservazioni.....	27
2.11.3 Valutazioni.....	27
2.12 Misura 11 – Stazioni passeggeri .....	27
2.12.1 Contenuti del Documento .....	27
2.12.2 Sintesi delle osservazioni.....	28

2.12.3 Valutazioni.....	31
<b>2.13 Misura 12 – Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine .....</b>	<b>35</b>
2.13.1 Contenuti del Documento .....	35
2.13.2 Sintesi delle osservazioni .....	35
2.13.3 Valutazioni.....	40
<b>2.14 Misura 13 – Servizi di manovra: Gestore Unico .....</b>	<b>42</b>
2.14.1 Contenuti del Documento .....	42
2.14.2 Sintesi delle osservazioni.....	42
2.14.3 Valutazioni.....	44
<b>2.15 Misura 14 – Raccordi ferroviari .....</b>	<b>46</b>
2.15.1 Contenuti del Documento .....	46
2.15.2 Sintesi delle osservazioni .....	46
2.15.3 Valutazioni.....	47
<b>2.16 Misura 15 – Centri di manutenzione .....</b>	<b>48</b>
2.16.1 Contenuti del Documento .....	48
2.16.2 Sintesi delle osservazioni .....	48
2.16.3 Valutazioni.....	49
<b>2.17 Misura 16 – Infrastrutture ferroviarie portuali .....</b>	<b>50</b>
2.17.1 Contenuti del Documento .....	50
2.17.2 Sintesi delle osservazioni .....	50
2.17.3 Valutazioni.....	50
<b>2.18 Misura 17 – Regime sanzionatorio e disposizioni finali.....</b>	<b>51</b>
2.18.1 Contenuti del Documento .....	51
2.18.2 Sintesi delle osservazioni.....	51
2.18.3 Valutazioni.....	51

## 1. PROCEDIMENTO

### 1.1 Il procedimento avviato con delibera n. 98/2018

Con delibera n. 98/2018 dell'11 ottobre 2018, l'Autorità di regolazione dei trasporti (nel seguito, Autorità) ha disposto l'avvio del procedimento volto a definire misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari.

Con la successiva delibera n. 42/2019 del 12 aprile 2019 è stata indetta la relativa consultazione pubblica, indicando, come termine per la formulazione di osservazioni e proposte, la data del 31 maggio 2019.

Alla consultazione hanno partecipato 19 soggetti ed associazioni, i quali hanno proposto le osservazioni di cui si darà conto nei successivi paragrafi; 4 tra tali soggetti hanno presentato un contributo condiviso.

### 1.2 Ambito di intervento della regolazione

Come già rappresentato nella relazione illustrativa della menzionata delibera n. 42/2019, il presente provvedimento è adottato in funzione dei poteri assegnati all'Autorità dalla norma istitutiva, decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, che all'articolo 37 prevede che la stessa provveda:

- *"a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali"* [lett. a) del comma 2],
- *"a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori"* [lett. b) del comma 2],
- *"con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura"* [lett. i) del comma 2].

La direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione, di seguito anche: *Recast*), ed in particolare ha introdotto disposizioni in materia di impianti e servizi in essi erogati al di fuori del Pacchetto Minimo di Accesso (di seguito: PMdA) di cui agli articoli 3 (punto 12), 13 (paragrafi 2 e seguenti), 31 (paragrafi 7 e 8), e all'allegato II, punti 2, 3 e 4.

La direttiva è stata recepita in Italia 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)"*, che - in particolare - all'articolo 13 disciplina le condizioni di accesso ai servizi in oggetto, e all'articolo 37 stabilisce che *"L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione"*.

Il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139 ha integrato il suddetto decreto legislativo, recependo la direttiva (UE) 2017/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria.

Il 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), definisce nei dettagli - in esecuzione di quanto previsto dall'articolo 13, paragrafo 9, della citata direttiva 2012/34/UE - la procedura ed i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punti da 2 a 4, della medesima direttiva.

L'Autorità ha già provveduto a regolare alcuni aspetti relativi all'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ivi forniti, in particolare:

- con la delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, avente ad oggetto "*Accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie*", che regolava con le misure 10.6.1, 10.6.2 e 10.6.3 alcuni aspetti relativi alle stazioni passeggeri e con le misure 11.6.1, 11.6.2, 11.6.3 ed 11.6.4 alcuni aspetti dei servizi di manovra ed introduceva con la misura 8.6.1 l'obbligo di pubblicazione dell'elenco degli impianti collegati alla rete ferroviaria nazionale,
- con la delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015, recante "*Principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria*", che definiva con la misura 41 la disciplina transitoria della procedura di verifica di conformità dei corrispettivi applicati dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale anche nella sua funzione di operatore di impianto,
- con la delibera 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*", che regolava i servizi di manovra ferroviaria in un 14 comprensori ferroviari specificamente individuati, successivamente estesi a 15 comprensori dalla delibera n. 99/2018 dell'11 ottobre 2018,
- con la delibera n. 140/2017 del 4 dicembre 2017, recante "*Indicazioni e prescrizioni relative al «Prospetto informativo della rete 2019», presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al «Prospetto informativo della rete 2018», nonché relative alla predisposizione del «Prospetto informativo della rete 2020»*", che con la misura 5.3.1 regolava alcuni aspetti relativi ai servizi di manovra nelle stazioni di confine,

Con l'atto di regolazione oggetto di questa relazione, l'Autorità aggiorna e completa la regolazione in materia, dando piena attuazione al Regolamento ed introducendo nuove misure di regolazione applicabili ad una pluralità di impianti di servizio e servizi in questi prodotti, unitamente ad altre specificamente applicabili alle stazioni passeggeri, ai raccordi ferroviari, ai centri di manutenzione ed alle infrastrutture ferroviarie portuali. Le misure sopra richiamate delle delibere n. 70/2014, n. 96/2015 e n. 140/2017 vengono quindi abrogate, insieme all'intera delibera n. 18/2017, contestualmente all'emanazione dell'atto di regolazione di cui trattasi.

## 2. ESITI DELLA CONSULTAZIONE

La relazione illustrativa relativa alla delibera n. 42/2019 reca la descrizione degli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla *ratio* degli interventi regolatori. Laddove non siano intervenute precisazioni nel testo di tale provvedimento in esito alla procedura di consultazione, si rinvia quindi al documento allegato alla medesima delibera n. 42/2019 (di seguito: Documento) e alla citata relazione illustrativa, per ogni ulteriore informazione sulle misure di regolazione ivi definite.

Ciò premesso, nel prosieguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, della fase finale del procedimento, ossia:

- delle osservazioni formulate dagli *stakeholder* in merito ai contenuti del Documento;
- delle relative e motivate valutazioni degli Uffici, preliminarmente sintetizzate secondo la seguente classificazione:

Valutazione sintetica	Descrizione
<b>Da accettare</b>	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo.
<b>Da accettare, con modifiche</b>	Osservazioni che hanno reso opportuno introdurre delle precisazioni della posizione dell'Autorità, e conseguentemente del testo del Documento nel pertinente paragrafo, ed inoltre hanno richiesto la parziale riscrittura di altre parti del testo, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.
<b>Chiarimento</b>	Osservazioni che hanno reso opportuno precisare la posizione dell'Autorità senza la necessità di una riscrittura del testo.
<b>Da respingere</b>	Osservazioni che non hanno comportato una revisione della posizione dell'Autorità.
<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>	Osservazioni che, pur non comportando una revisione della posizione dell'Autorità, hanno richiesto la parziale riscrittura di parti del testo del Documento, nell'ottica di assicurare maggiore chiarezza espositiva.

Al fine di semplificare la lettura della presente Relazione istruttoria, si precisa che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:

- sarà denominato “**Documento**” il citato documento posto in consultazione, allegato alla delibera n. 42/2019;
- sarà invece denominato “**Allegato A**” il documento contenente l’atto di regolazione stabilito dall’Autorità e allegato alla delibera di conclusione del procedimento.

### 2.1 Osservazioni di carattere generale

#### 2.1.1 Sintesi delle osservazioni

Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
<b>Trenitalia</b>	Ritiene che per l’attuazione di ciascuna delle misure dell’atto regolatorio debbano essere previsti tempi congrui, comunque non inferiori ad un anno dall’entrata in vigore.	<b>Da respingere</b>
<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Ritiene che si debbano implementare indici di performance per qualificare gli impianti comprensoriali più rilevanti. Ritiene necessario un censimento di tutti gli impianti di servizio, delle relative caratteristiche nonché dei volumi di traffico (con particolare riferimento al traffico internazionale).	<b>Da accettare, con modifiche</b>

Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Ritiene che le nuove misure debbano essere valutate in termini di contributo al rilancio dell'intermodalità ferro-gomma, all'incentivazione dell'utilizzo della ferrovia da parte delle merci ed alla predisposizione di modelli di gestione a supporto del trasporto intermodale delle merci.	<b>Da accettare</b>
<b>Fercargo</b>	Ritiene che l'Autorità debba regolare il mancato utilizzo dell'accesso accordato da parte di un richiedente, con riferimento al Regolamento.	<b>Da respingere</b>
<b>Fercargo</b>	Ritiene che l'Autorità debba regolare il caso in cui nello stesso impianto vengono richiesti servizi diversi ma complementari erogati da diversi operatori, con riferimento al Regolamento [considerando (10), articoli. 5.4 e 7.2].	<b>Da respingere</b>
<b>Fercargo</b>	Ritiene che l'Autorità debba regolare i servizi forniti all'interno di impianti del gestore dell'infrastruttura che richiedano la necessità sia di armonizzare la capacità, sia di assegnare aree specifiche a ciascun servizio fornito, al fine di poterlo gestire integralmente e in sicurezza, con riferimento al Regolamento (articolo 10).	<b>Da respingere</b>
<b>Fercargo Manovra</b>	Ritiene necessario specificare se le misure della delibera n. 42/2019 relative al Gestore Unico si applichino immediatamente o solo dal primo rinnovo dei contratti in essere.	<b>Chiarimento</b>
<b>Fercargo Manovra</b>	Ritiene che le nuove misure, se applicate a servizi affidati con bando di gara (p.es. servizi di manovra), potrebbero generare difficoltà operative e ricorsi giudiziari.	<b>Chiarimento</b>

### **2.1.2 Valutazioni**

Rispetto all'osservazione che ritiene che per l'attuazione di ciascuna delle misure dell'atto regolatorio debbano essere previsti tempi congrui, comunque non inferiori ad un anno dall'entrata in vigore, si ritiene che l'atto di regolazione introduca misure attuabili da subito e laddove si è ritenuto che l'applicazione non potesse essere immediata sono stati già previsti termini congrui per l'adeguamento, inoltre parte delle misure di regolazione introdotte definiscono aspetti applicativi relativi ai compiti che il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 (già entrato in vigore il 1° giugno 2019) attribuisce all'Autorità, mentre altre rappresentano un aggiornamento di misure già previste da precedenti delibere (nn. 70/2014, 96/2015 e 18/2017).

Con riferimento alla proposta di implementare indici di *performance* per qualificare gli impianti comprensoriali più rilevanti e di effettuare un censimento di tutti gli impianti di servizio, si condivide questa necessità. Per questo motivo vengono aggiunti alla misura 3 i punti 3, 4 e 5.

In merito alla proposta che le nuove misure debbano essere valutate in termini di contributo al rilancio dell'intermodalità ferro-gomma, all'incentivazione dell'utilizzo della ferrovia da parte delle merci ed alla predisposizione di modelli di gestione a supporto del trasporto intermodale delle merci, si ritiene che la stessa colga alcune delle finalità dell'intervento regolatorio dell'Autorità. La Relazione AIR valuta l'impatto del provvedimento anche in questi termini.

Riguardo alla richiesta che l'Autorità:

- debba regolare il mancato utilizzo da parte di un richiedente dell'accesso accordato, si ritiene che in merito a tale aspetto, introdotto all'interno dell'articolo 11 del Regolamento (tra i possibili criteri di priorità sull'assegnazione della capacità d'impianto), non siano state avanzate proposte puntuali tali da giustificare l'individuazione di esplicite misure regolatorie e sia, quindi, al momento, opportuno garantire la libera contrattazione tra le parti;
- debba regolare il caso in cui nello stesso impianto vengano richiesti servizi diversi ma complementari erogati da diversi operatori, con riferimento al Regolamento [considerando (10), articoli. 5.4 e 7.2], si ritiene di non richiamare quanto già previsto esplicitamente dal Regolamento e già immediatamente applicabile senza necessità di ulteriori specificazioni;

- debba regolare i servizi forniti all'interno di impianti del gestore dell'infrastruttura che richiedano la necessità sia di armonizzare la capacità, sia di assegnare aree specifiche a ciascun servizio fornito, al fine di poterlo gestire integralmente e in sicurezza, con riferimento al Regolamento (articolo 10), non si ritiene sia necessario introdurre ulteriore regolazione rispetto a quanto già previsto dallo stesso articolo 10 del Regolamento e da quanto proposto dal Documento.

Con riferimento alla richiesta che ritiene necessario specificare se le misure della delibera n. 42/2019 relative al Gestore Unico si applichino immediatamente o solo dal primo rinnovo dei contratti in essere, nonché alla richiesta che ritiene che le nuove misure, se applicate a servizi affidati con bando di gara (p.es. servizi di manovra), potrebbero generare difficoltà operative e ricorsi giudiziari, si è provveduto a chiarire in delibera che - nei comprensori ferroviari in cui è già presente il regime di Gestore Unico - gli operatori comprensoriali adeguano, laddove necessario, il contenuto del Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria alle disposizioni dell'atto di regolazione di cui al punto 1 entro 180 giorni dall'entrata in vigore dello stesso. Si è inoltre chiarito che l'obbligo di adozione del sistema di monitoraggio della qualità previsto al punto 12.2 costituisce una specificazione dell'obbligo di cui al punto 4.2 e dunque deve trovare applicazione entro 180 giorni dall'entrata in vigore dell'atto di regolazione.

## 2.2 Misura 1 - Oggetto e finalità della regolazione

### 2.2.1 Contenuti del Documento

La misura 1 del Documento riporta l'oggetto e le finalità della regolazione introdotta dalla delibera n. 42/2019.

### 2.2.2 Sintesi delle osservazioni

Non sono pervenute osservazioni sulla misura 1.

### 2.2.3 Valutazioni

Si ritiene di mantenere la misura 1 nella versione posta in consultazione, e quindi come specificata nel Documento.

## 2.3 Misura 2 - Definizioni

### 2.3.1 Contenuti del Documento

La misura 2 del Documento richiama le definizioni di cui all'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 e riporta le ulteriori definizioni utilizzate all'interno del Documento, riprendendo anche le definizioni previste dalla misura 2 allegata alla delibera n. 18/2017 del 9 febbraio 2017 (che viene conseguentemente abrogata).

### 2.3.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
2	a)	HUPAC	Ritiene necessario aggiungere "svolti sul proprio sito" alla fine della definizione di "autoproduzione", al fine di meglio marcarne la differenza dalla definizione di "produzione in proprio di servizi".	<b>Da respingere</b>
2	a)	RFI, GS Rail, Terminali Italia e Fercargo	Proppongono di modificare la definizione di "autoproduzione", specificando che vengono "fatte salve le condizioni indicate all'articolo 3 n. 8 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017."	<b>Da respingere</b>
2	b)	HUPAC	Propone di modificare la definizione di "comprensorio", eliminando le parole "afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale" e il riferimento a "altri impianti collegati".	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
2	b)	<b>Fercargo Manovra e AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno</b>	Propongono di integrare e modificare la definizione di comprensorio ferroviario specificando che le stazioni ferroviarie hanno una funzione di interfaccia tra la rete ferroviaria (soggetta al controllo dell'ANSFISA) e il resto del comprensorio. Viene specificato nelle motivazioni addotte che con le modifiche proposte vengono chiaramente escluse dal perimetro regolatorio le infrastrutture raccordate industriali, portuali e interportuali.	<b>Da respingere</b>
2	b)	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Nella definizione di "comprensorio ferroviario", propone di sostituire "insieme di infrastrutture afferente" con "insieme di infrastrutture che si riferiscono ad un porto" ed altre modifiche puntuali, tra cui l'eliminazione di "nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento".	<b>Da respingere</b>
2	b)	<b>AdSP MAO – Trieste</b>	Chiede che venga esplicitato per le stazioni appartenenti ad un comprensorio ferroviario il carattere strategico/operativo delle stesse.	<b>Da respingere</b>
2	c)	<b>AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno e Fercargo Manovra</b>	Propongono di ampliare la definizione di "gestore di stazione" in "gestore di stazione passeggeri", per esigenze di chiarezza in quanto in più punti dell'atto di regolazione si parla invece di scali merci e delle relative stazioni e per coerenza riferimento all'articolo 13.2.a) del d.lgs. 112/2015.	<b>Da accettare</b>
2	c)	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Propone di inserire nella definizione di "gestore di stazione" il riferimento alle "merci".	<b>Da respingere</b>
2	c)	<b>GS Retail</b>	Il soggetto responsabile della gestione di una porzione di una stazione passeggeri non può essere considerato soggetto alla disciplina regolatoria: altrimenti paradossalmente anche il gestore del bar di stazione potrebbe rientrare nella definizione.	<b>Da respingere</b>
2	d)	<b>Fercargo Manovra e AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno</b>	Viene evidenziato in particolare il caso in cui il Gestore Unico rivesta anche altri ruoli, come quello di gestore e manutentore dell'impianto di servizio, ritenendo quindi opportuno chiarire la differenza rispetto all'Organo di gestione unico del servizio di manovra. Si ipotizza che lo svolgimento di ulteriori funzioni da parte del Gestore Unico sia impedimento per l'autoproduzione o per la prestazione in proprio dei servizi.	<b>Da respingere</b>
2	d)	<b>Fercargo e Captrain Italia</b>	Viene proposta l'introduzione della possibilità che il gestore dell'infrastruttura individui il Gestore Unico anche al di fuori dei comprensori.	<b>Da respingere</b>
2	d)	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Propone di inserire nella definizione di "Gestore Unico" uno specifico riferimento agli interporti, ipotizzando che negli stessi "debba operare un Unico Organo di Gestione delle manovre".	<b>Da respingere</b>
2	d)	<b>HUPAC</b>	Propone di rinominare il "Gestore Unico" in "Operatore del servizio di manovra", evidenziando un'asserita "incompatibilità con la funzione di commercializzazione attribuita al Gestore Unico rispetto agli obblighi informativi di cui la misura 6 del presente atto regolatorio".	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
2	d)	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Propongono di eliminare dalla definizione di "Gestore Unico" il riferimento all'autoproduzione ex articolo 9 della legge 287/1991, mantenendo solo il riferimento alla "prestazione in proprio di servizi" del Regolamento. Propone di eliminare la locuzione "a servizio di più di un operatore comprensoriale" poiché "l'erogazione dei servizi a cura del gestore unico ha quali destinatari le IF e non anche i titolari delle diverse porzioni del comprensorio".	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
2	d)	<b>Adriafer</b>	Richiede che all'interno della definizione di Gestore Unico (il quale, in base al documento posto in consultazione, detiene l'esclusiva nella prestazione del servizio di manovra a terzi) venga esplicitamente previsto che la possibilità, per un'impresa ferroviaria, di effettuare il servizio in autoproduzione (ai sensi del articolo 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, recante "Norme per la tutela della concorrenza e del mercato"), oppure in proprio nei casi previsti dall'articolo 10, paragrafo 3, del Regolamento, sia possibile "sempre che sia compatibile con le condizioni tecniche e di efficienza del servizio di manovra nell'impianto".	<b>Da respingere</b>
2	e)	<b>Fercargo Manovra- AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno- Unione Interporti Riuniti</b>	Nella definizione di "impianto collegato", propongono la sostituzione del termine "infrastruttura ferroviaria" (che secondo i proponenti indicherebbe qualsiasi binario) con "rete ferroviaria", anche intesa come rete sotto la giurisdizione di ANSFISA dal punto di vista della sicurezza. Viene anche proposto di sostituire "infrastruttura ferroviaria" con "infrastruttura nazionale"	<b>Da respingere</b>
2	e)	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Propongono che l'ART individui un'altra denominazione per la definizione di "impianto collegato", per evitare confusione con la definizione già introdotta dal Regolamento.	<b>Da accettare</b>
2	e)	<b>HUPAC</b>	Propone di modificare la definizione di "impianto collegato" come da articolo 3 del Regolamento, al fine di differenziarlo da quella di "impianto raccordato" del d.lgs 112/2015.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
2	f) e g)	<b>Trenitalia</b>	Propone di dare una definizione alternativa e più aderente alla realtà del concetto di manutenzione leggera e pesante, che superi il criterio della durata di svolgimento degli interventi o della loro collocazione temporale in fascia diurna/notturna e che prenda invece a riferimento la tipologia di infrastruttura necessaria ad effettuare l'intervento manutentivo (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo per i centri di manutenzione pesante: binari in fossa o su colonnine attrezzate per la visita sottocassa, binari dotati di passerelle o carroponte per visita imperiale, binari plateati per le operazioni di pulizia esterno cassa e vuotatura reflui).	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
2	f) e g)	<b>Vossloh Locomotives</b>	Propone una definizione alternativa e più aderente alla realtà della classificazione delle tipologie di manutenzione, secondo la quale la manutenzione può essere distinta in giornaliera prima e dopo l'impiego della locomotiva; leggera, con fermi dovuti a lavorazioni (montaggio smontaggio) o revisioni di componenti da 1 giorno a massimo 10 giorni; pesante, con fermi superiori ai 10 giorni e dovuti a lavorazioni effettive sul rotabile o che comportino revisione di componenti principali costituenti la locomotiva.	<b>Da respingere</b>
2	h)	<b>Fercargo, Fercargo Manovra e AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno</b>	Nella definizione di "operatore comprensoriale", propongono di sostituire "le aree ricadenti nella circoscrizione" di un'AdSP con "le aree ricadenti nell'ambito portuale, come definito dal Piano Regolatore Portuale (PRP), ai sensi della legge 84/94 in quanto le competenze dell'AdSP relativamente ai servizi di interesse generale in porto si esplicano sull'intero ambito portuale. Propongono inoltre di sostituire al termine "proprietario" il termine "operatore comprensoriale".	<b>Da accettare, con modifiche</b>
2	h)	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Propone di aggiungere alla definizione di "operatore comprensoriale" la previsione che negli interporti sia da considerarsi tale anche il Gestore Comprensoriale Unico (GCU).	<b>Da respingere</b>
2	h)	<b>HUPAC</b>	Propone la modifica del titolo e della definizione di "operatore comprensoriale" con il titolo "proprietario di impianto di servizio".	<b>Da respingere</b>
2	i)	<b>HUPAC</b>	Propone di eliminare la definizione di "operatore del servizio di manovra incaricato" in quanto confluirebbe nella proposta nuova definizione proposta di "operatore unico del servizio di manovra incaricato".	<b>Da respingere</b>
2	i)	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Propone di aggiungere alla definizione di "operatore del servizio di manovra incaricato" la previsione che negli interporti aventi certi requisiti la manovra debba "essere esercitata in maniera esclusiva dal Gestore Unico, avvalendosi ove esiste, del soggetto individuato dal Gestore Comprensoriale Unico come Organo di Gestione Unico della manovra ferroviaria."	<b>Da respingere</b>
2	j)	<b>Fercargo</b>	Nella definizione di "operatore del servizio di manovra", chiede di precisare che tale operatore "non debba essere in possesso di licenza ferroviaria e che il possesso di Certificato di sicurezza di manovra sia una facoltà ma non un obbligo (ammettendo chiaramente l'avvalimento di tali requisiti da un'impresa ferroviaria)"	<b>Da respingere</b>
2	m)	<b>Fercargo</b>	Propone di eliminare dalla definizione la specificazione che il servizio di manovra è svolto "a beneficio di un comprensorio ferroviario".	<b>Da accettare</b>
2	m)	<b>HUPAC, DB Cargo Italia, Fercargo Manovra e AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno</b>	Propongono di: - caratterizzare il servizio di manovra come "fornito a beneficio di uno o più impianti di servizio"; - di individuare il punto finale della manovra secondaria in un "punto d'interfaccia convenzionalmente individuato"; - di specificare che il servizio di manovra ferroviaria può anche essere "unica", cioè non articolata in primaria e secondaria, e può anche non essere finalizzata alla terminalizzazione del materiale rotabile (stazioni di confine).	<b>Da accettare, con modifiche</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
2	m)	Unione Interporti Riuniti	Chiede di aggiungere la definizione di "servizio di manovra ferroviaria unica", come modello di gestione da adottare in contesti quali interporti ed AdSP.	<b>Da respingere</b>
2	n)	Adriafer	Ritiene utile evidenziare che in una stazione di confine avviene il passaggio di giurisdizione in termini di normative di sicurezza tra i due gestori dell'infrastruttura dei Paesi limitrofi.	<b>Da respingere</b>
2	o)	HUPAC	Propone di eliminare la specifica definizione di " <b>terminale Merci</b> ", in quanto asseritamente sinonimo di uno o più impianti di servizio già indicati nell'articolo 13, comma 2, del d.lgs 112/2015.	<b>Chiarimento</b>
2	p)	Fercargo Manovra	Propone di inserire una definizione di "M53 di comprensorio"	<b>Da respingere</b>
2	p)	AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno	Propongono l'introduzione della definizione di M53 di comprensorio esplicitandone la differente natura rispetto a quando riportato nel prospetto M53 integrato. Evidenziano che la firma del M53 di comprensorio è a carico dei soli Gestori dell'Infrastruttura (di seguito: GI) e GU.	<b>Da respingere</b>
2	Nuovo inserimento	Italo-NTV, Fercargo e HUPAC	Propongono di richiamare definizioni del d.lgs. 112/2015 e del Regolamento 2017/2177	<b>Da respingere</b>
2	Nuovo inserimento	Unione Interporti Riuniti	Propone di aggiungere la definizione di "interporto", con riferimento alla legge 240/1990.	<b>Da respingere</b>
2	Nuovo inserimento	Fercargo, HUPAC e Unione Interporti Riuniti	Propongono di inserire le definizioni di "richiedente allaccio all'infrastruttura ferroviaria", "richiedente", "treno", "veicolo ferroviario", "impianto di interfaccia", "impianto raccordato", "manovra unica".	<b>Da respingere</b>
2	/	Mercitalia Logistics	Propone di modificare le definizioni di: - "autoproduzione", aggiungendo la definizione "nonché delle società sottoposte, in via diretta o indiretta, a controllo"; - "servizio di manovra ferroviaria", aggiungendo il riferimento a "pilotaggio, agganci, sganci"; - "terminale merci", esplicitando che tra gli impianti di servizio sono "compresi gli impianti del gestore di infrastruttura di arrivo e partenza nonché i raccordi industriali/logistici, interporti ove avvengono operazioni di carico, scarico, lavorazioni delle merci e/o cambio della modalità di trasporto cui si applicano gli obblighi di cui al decreto stesso, al Regolamento ed al presente atto di regolazione."	<b>Da respingere</b>

### 2.3.3 Valutazioni

Rispetto alla tematica dell'**autoproduzione** di cui alla lettera a) sono state avanzate le seguenti proposte:

- ricoprendere nella definizione anche le attività prodotte da società controllate indirettamente o direttamente;
- specificazione del sito dove si svolge l'attività in autoproduzione;
- specificazione della salvaguardia delle condizioni previste dall'articolo 3 n. 8 del Regolamento ("prestazione in proprio" dei servizi);
- specificazione della possibilità di avvalersi a "società sottoposte, in via diretta o indiretta, a controllo".

Le proposte sono da respingere in quanto:

- la definizione di autoproduzione cui ci si riferisce è, come evidenziato nell'atto di regolazione, corrispondente a quanto già espressamente descritto nella legge n. 287/1990;
- il concetto di autoproduzione non è correlato alla proprietà del sito ove si produce, quanto piuttosto al servizio oggetto di autoproduzione ed al soggetto che lo effettua;
- la proposta di introduzione nella definizione di "autoproduzione" (fattispecie oggetto dell'articolo 9 della legge 287/1990) del riferimento alle condizioni previste dal Regolamento per la "prestazione in proprio di servizi", può essere fonte di errori e di confusione, trattandosi di fattispecie non coincidenti. Inoltre, il riferimento alle condizioni dell'articolo 3 n. 8 del Regolamento, tra cui la condizione "che l'operatore dell'impianto di servizio in questione offra tale possibilità", può far ritenere erroneamente che l'operatore dell'impianto di servizio sia interamente libero nel decidere in un senso o nell'altro. Tale completa libertà non è prevista nel Regolamento (vedasi considerando 5 e articolo 10.3) né nell'articolo 9 della legge 287/1990, ove in particolare, ai sensi del comma 1, il divieto di autoproduzione non può essere motivato soltanto sulla base dell'esistenza di una "riserva per legge" del servizio;
- in relazione alla proposta di specificare che il controllo può avvenire in via diretta o indiretta, si ritiene che la definizione delle possibili modalità di controllo non siano oggetto di questo atto di regolazione.

Rispetto alla definizione di "**comprensorio ferroviario**" di cui alla lettera b):

- con riferimento alla proposta di eliminare le parole "afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale", nonché di limitare il comprensorio alla sola rete oggetto di regolazione di sicurezza da parte di ANSFISA, la proposta è da respingere in quanto appare necessario mantenere anche un ambito "geografico" di definizione, che altrimenti verrebbe completamente a mancare. Si ritiene, inoltre, necessario mantenere il riferimento agli "altri impianti collegati" che potrebbero anche non essere impianti di servizio ma, ad esempio, impianti industriali. È infine necessario rilevare che il perimetro regolatorio è espressamente indicato nell'ambito di applicazione definito alla misura 1 del documento di consultazione. Risulta non condivisibile l'esclusione dalla regolazione dei terminal portuali o interportuali collegati direttamente o indirettamente alla rete ferroviaria rientrante nel perimetro del d.lgs. 112/2015 ed espressamente, da questo, indicati come rientranti nell'insieme degli impianti di servizio;
- con riferimento alla proposta di escludere dall'ambito dei comprensori "le infrastrutture ferroviarie di collegamento", non si ritiene recepibile in quanto tal infrastrutture risultano essenziali per garantire l'accesso e la movimentazione tra le varie parti del comprensorio risultandone quindi componente fondamentale;
- con riferimento alla proposta di specificare che le stazioni all'interno di un comprensorio hanno "interesse strategico/operativo", si ritiene superfluo recepirla in quanto già evidente dalla definizione stessa di comprensorio ferroviario (in assenza di stazioni al suo interno, il comprensorio ferroviario non potrebbe esistere in quanto mancante di un elemento caratterizzante e fondamentale).

Rispetto alla definizione di "**gestore di stazione**" di cui alla lettera c):

- con riferimento alla proposta di ampliare la definizione in "gestore di stazione passeggeri", per esigenze di chiarezza e per coerenza col riferimento all'articolo 13.2.a) del d.lgs. 112/2015, se ne condivide l'opportunità e si modifica di conseguenza la definizione;
- di conseguenza non si condivide la successiva proposta di inserire nella definizione di "gestore di stazione" il riferimento alle "merci";
- con riferimento all'osservazione nella quale si ritiene che il soggetto responsabile della gestione di una porzione di una stazione passeggeri non potrebbe essere considerato soggetto alla disciplina regolatoria per evitare effetti paradossali (come la possibile inclusione in tale ambito anche del gestore del bar di stazione), si osserva come la definizione di "operatore dell'impianto di servizio" di cui all'articolo, 3 lettera n), del d.lgs. 112/2015 escluda tale possibilità. Non si ritiene quindi di modificare il testo della definizione proposta.

Rispetto alla definizione di "**Gestore Unico**" (di seguito, anche: GU) di cui alla lettera d):

- con riferimento alla proposta di modificare la denominazione del Gestore Unico in "operatore unico del servizio di manovra" in base alla presunta incompatibilità con la funzione di commercializzazione attribuita al Gestore Unico rispetto agli obblighi informativi di cui la misura 6 dell'atto di regolazione, tale proposta è da respingere in quanto la distinzione tra "commercializzazione" ed "esercizio" del servizio di manovra è una realtà in diversi

comprensori ferroviari, e non appare essere in contrasto con quanto previsto dalla misura 6 dello stesso atto di regolazione;

- con riferimento alla proposta di ampliare i compiti del Gestore Unico introducendo ad esempio attività di manutenzione o di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di un impianto, la proposta è da respingere in quanto, ferma restando l'autonomia degli operatori comprensoriali in merito alla possibilità di affidare al soggetto cui è affidato il compito di ricoprire le funzioni del Gestore Unico del servizio di manovra anche altre funzioni, quale quella della manutenzione dell'infrastruttura, non si ravvede l'esigenza dell'intervento regolatorio in tale ambito. Non emergono inoltre adeguate motivazioni a supporto dell'ipotesi che lo svolgimento di tali ulteriori funzioni (diverse dal servizio di manovra) implichi l'impossibilità del ricorso all'autoproduzione o alla prestazione in proprio del servizio di manovra per gli operatori interessati;
- con riferimento alla proposta che il gestore dell'infrastruttura possa individuare un Gestore Unico anche al di fuori dei comprensori, la proposta non è accoglibile in quanto tale figura è individuata su volontà degli operatori comprensoriali e quindi all'interno di un comprensorio ferroviario; non è prevista l'individuazione del Gestore Unico a cura del solo Gestore dell'Infrastruttura e al di fuori dei comprensori ferroviari;
- con riferimento alla proposta di inserire nella definizione di "Gestore Unico" uno specifico riferimento agli interporti, ipotizzando che negli stessi "debba operare un Unico Organo di Gestione delle manovre", si rimanda alle valutazioni svolte a tale riguardo con riferimento alle osservazioni sul punto 13.1;
- con riferimento alla proposta di eliminare dalla definizione il riferimento all'articolo 9 della legge 10 ottobre 1990 n. 287 (autoproduzione) ed esplicitare il riferimento all'articolo 4.2, lettera e), del Regolamento nonché individuare come soli destinatari del servizio di manovra le imprese ferroviarie, la proposta è da respingere per la parte relativa all'eliminazione del riferimento alla legge n. 287/1990 in quanto tale riferimento è relativo a norma primaria di rilievo per i contenuti regolatori di interesse. Per la parte relativa al Regolamento ossia alla comunicazione dell'operatore d'impianto sulla possibilità di prestare in proprio servizi ferroviarie e le relative condizioni, non appare pertinente in quanto relativa esclusivamente alla pubblicizzazione di tale possibilità e non ai casi nei quali possa o debba essere consentita. Si ritiene infine opportuno modificare la locuzione utilizzata nella definizione, per chiarire che l'articolo 9 della legge 287/1990 stabilisce non la possibilità di ricorso all'autoproduzione, bensì che "*la riserva per legge ... non comporta per i terzi il divieto*" di autoproduzione;
- con riferimento alla proposta di esplicitare che la possibilità di autoproduzione o prestazione in proprio dei servizi debba essere compatibile con le condizioni tecniche e di efficienza del servizio di manovra nell'impianto, si ritiene non necessario recepire la stessa in quanto tali previsioni sono declinate nelle richiamate normative nazionali e comunitarie vigenti.

Rispetto alla definizione di **"impianto interconnesso"** di cui alla lettera e) ("impianto collegato" nel Documento di consultazione):

- con riferimento alle proposte di sostituire il termine "infrastruttura ferroviaria" con rete ferroviaria o infrastruttura nazionale, non si ritiene opportuno introdurre terminologie differenti rispetto a quanto riportato nel d.lgs. 112/2015;
- con riferimento alla proposta di modificare il termine di "impianto collegato", tenuto conto che il termine "impianto collegato" è già utilizzato con accezione diversa nel Regolamento (articolo 1, definizione 6), si ritiene di accettarla e di modificare la denominazione in "impianto interconnesso"; per la stessa motivazione, all'interno della definizione proposta, il termine "collegato" è stato sostituito con "interconnesso" in modo da non ingenerare possibili equivoci terminologici con quanto riportato nel d.lgs. 112/2015 e nel Regolamento.

Rispetto alle definizioni di **manutenzione leggera e pesante** (di cui alla lettera f) e g)) del Documento, che per la sola manutenzione leggera diventa lettera g) dell'Allegato A):

- tenendo conto che la definizione di manutenzione pesante presente nel documento posto in consultazione non è stata modificata ed è coincidente nel contenuto con quella presente all'articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs. 112/2015, e che l'atto di regolazione richiama espressamente le definizioni del d.lgs. 112/2015, si è scelto di cancellare tale definizione dalla misura 2 del citato atto;
- con riferimento alla proposta di prevedere una definizione di manutenzione leggera e pesante che superi il criterio della durata di svolgimento degli interventi o della loro collocazione temporale in fascia diurna/notturna e che prenda invece ad esclusivo riferimento la tipologia di infrastruttura necessaria ad

effettuare l'intervento manutentivo, eliminando anche l'aspetto della "rimozione dal servizio" del materiale rotabile soggetto a manutenzione e allontanandosi dalla definizione di manutenzione pesante (e quindi dalla conseguente definizione di manutenzione leggera) riportata nella direttiva 34/2012/UE e nella sua trasposizione nella legge nazionale (d.lgs. 112/2015), la stessa si ritiene non recepibile. Pur essendo evidente l'opportunità di un aggiornamento delle definizioni, le motivazioni addotte e la casistica proposta si limitano ad identificare una tipologia specifica di centro di manutenzione in quanto infrastruttura dedicata alla manutenzione (non considerando che attività manutentive a carattere giornaliero possano essere svolte anche in centri ove si svolgono attività manutentive di notevole complessità) dotata di particolari attrezzature tra le quali vengono menzionati anche i binari plateati che, invece, evidentemente rientrano negli impianti di servizio di cui alla lettera f) dell'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015 e non nella lettera e) relativa ai centri di manutenzione;

- con riferimento alla proposta di prevedere un'articolazione differente delle casistiche manutentive (introducendo anche la manutenzione di tipo giornaliero), si ritiene di respingere la proposta in quanto la citata manutenzione di tipo giornaliero è già ricompresa all'interno della definizione di manutenzione leggera desumibile di conseguenza dalla definizione data per la manutenzione pesante di cui al d.lgs. 112/2015. Ai fini della regolazione economica ha esclusiva rilevanza la distinzione tra manutenzione leggera e pesante. Relativamente alla proposta di introdurre delle soglie di durata specifica per distinguere gli interventi di manutenzione leggera da quella pesante, non è chiaro su che base sia definita la soglia dei 10 giorni per discriminare la manutenzione leggera da quella pesante e se tale soglia possa essere applicata a tutte le tipologie di materiale rotabile (locomotori, materiali AV, vetture, carri, mezzi leggeri e mezzi d'opera, etc.).

Rispetto alla definizione di "**operatore comprensoriale**" di cui alla lettera h):

- con riferimento alla proposta di modifica del titolo e della definizione di "operatore comprensoriale" con il titolo "proprietario di impianto di servizio", si fa osservare come operatore comprensoriale e proprietario di impianto di servizio siano concetti diversi. Inoltre, nell'atto di regolazione, quando si fa riferimento agli impianti di servizio, ci si riferisce anche ad impianti esclusivamente dedicati al trasporto passeggeri e la definizione proposta da renderebbe meno chiara tale connotazione.
- rispetto alle proposte di sostituire "le aree ricadenti nella circoscrizione" di un'AdSP con "le aree ricadenti nell'ambito portuale" come definito dal Piano Regolatore Portuale (PRP), ai sensi della legge 84/94, in quanto le competenze dell'AdSP relativamente ai servizi di interesse generale in porto si esplicano sull'intero ambito portuale, nonché all'ulteriore proposta di sostituire al termine "proprietario" il termine "operatore comprensoriale", si osserva come sia vero che il DM 4 aprile 1996 dispone l'inclusione, nel novero dei servizi di interesse generale di cui all'articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/1994, del servizio ferroviario "svolto nell'ambito dei porti". D'altra parte, occorre rilevare che col d.lgs. 232/2017 è stato modificato l'articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/1994 eliminando il rinvio al "decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" per quanto riguarda l'individuazione dei "servizi di interesse generale", ed è conseguentemente da ritenersi non più applicabile il DM 4 aprile 1996 citato. Allo stato attuale, dunque, in mancanza di disposizioni di carattere generale che specifichino se il servizio di manovra rientri tra i suddetti servizi di interesse generale, e ne delimitino l'estensione territoriale, le determinazioni delle AdSP per le rispettive aree portuali dovranno essere opportunamente motivate. Si ritiene quindi di modificare la definizione facendo riferimento alle "aree demaniale 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 della legge n. 84/1994", nonché di sostituire al termine "proprietario" il termine "operatore comprensoriale";
- con riferimento alla proposta di aggiungere alla definizione di "operatore comprensoriale" la previsione che negli interporti sia da considerarsi tale anche il Gestore Comprensoriale Unico (di seguito: GCU), non si ritiene necessario introdurre questa specificazione perché già compresa nella formulazione proposta.

Rispetto alla definizione di "**operatore del servizio di manovra incaricato**" di cui alla lettera i):

- con riferimento alla proposta di eliminare tale definizione, si ritiene non accoglibile in quanto correlata alla presunta incompatibilità tra le funzioni di commercializzazione e gli obblighi informativi evidenziata in precedenti osservazioni sul Gestore Unico;
- con riferimento alla proposta di prevedere che la figura dell'operatore del servizio di manovra incaricato possa essere rivestita dall'organo di Gestione Unica della manovra ferroviaria, si ritiene che la stessa non sia

recepibile in quanto prevede il riferimento a fattispecie relative a particolari configurazioni organizzative quali l'Organo di Gestione non oggetto di attività regolatoria.

Rispetto alla definizione di “**operatore del servizio di manovra**” (di cui alla lettera j) del Documento, che diventa la lettera i) dell’Allegato A), non si ritiene di recepire il proposto inserimento di una precisazione volta a consentire l’istituto dell’avalimento per possesso del Certificato di sicurezza ai sensi delle normative ANSF, in quanto tale materia rientra nelle competenze di ANSF e di ANAC.

Rispetto alla definizione di “**servizio di manovra ferroviaria**” di cui alla lettera m):

- con riferimento alla proposta di eliminare il riferimento all’ambito del comprensorio ferroviario, si ritiene di recepire tale proposta in quanto la modifica è effettivamente necessaria per rendere coerente l’atto di regolazione, ove il servizio di manovra ferroviario è regolato, nella misura 12, anche al di fuori dei comprensori ferroviari;
- con riferimento alla proposta di individuare un punto finale della manovra, di prevedere che la stessa è al servizio di uno o più impianti di servizio, di prevedere la possibilità che la manovra non sia distinta in primaria e secondaria, si ritiene di accettare in parte tali punti. In particolare, la proposta di identificare il punto finale della manovra con un "punto convenzionalmente individuato" appare poco chiara e potrebbe portare ad escludere dall’ambito dell’atto di regolazione aree che possono essere considerate "aree di manovra" e dunque incluse negli impianti di servizio di cui al d.lgs. 112/2015 articolo 13, comma 2, lettera c);
- la proposta di specificare che la manovra può anche non essere articolata in primaria e secondaria è condivisibile; tuttavia tale obiettivo può essere meglio raggiunto semplificando la definizione ed eliminando il riferimento a manovra "primaria" e "secondaria". La specificazione di tali tipologie di manovra non è più necessaria dal momento che l'unica disposizione della delibera n. 18/2017 che vi faceva riferimento (misura 10.2: "Le modalità di tariffazione ... devono essere impiegate... anche per il servizio di manovra secondaria") è stata eliminata in quanto divenuta pleonastica (le tipologie di prestazioni elencate nella misura 12.4 dello schema di atto di regolazione comprendono anche quelle relative alla manovra secondaria);
- la proposta di specificare che la manovra può essere anche non finalizzata a terminalizzazione è condivisibile, in particolare per rendere coerente la definizione di "servizio di manovra ferroviaria" con l’uso che ne viene fatto nella misura 12 dello schema di atto di regolazione, ove essa viene utilizzata anche con riferimento alle stazioni di confine;
- con riferimento alla proposta di aggiungere il riferimento a “pilotaggio, agganci, sganci”, si ritiene che ciò porterebbe ad una estensione eccessiva del diritto di esclusiva del Gestore Unico, considerato che le suddette operazioni in molti casi possono essere e di fatto sono svolte dall’impresa ferroviaria;
- si è ritenuto inoltre opportuno modificare la definizione per chiarire, coerentemente con quanto specificato con riferimento alla misura 12 nella relazione illustrativa allegata alla delibera n. 42/2019, che gli obblighi previsti dall’atto di regolazione a carico degli operatori dei servizi di manovra riguardano anche gli impianti di servizi passeggeri;
- la proposta di estensione della definizione di "servizio di manovra ferroviaria" a tutte le operazioni di pilotaggio, aggancio e sgancio, non è recepibile in quanto si ritiene, considerato che le suddette operazioni in molti casi possono essere e di fatto sono svolte autonomamente dall’impresa ferroviaria, che, ai fini del presente atto di regolazione, ciò porterebbe ad una estensione eccessiva del diritto di esclusiva del Gestore Unico.

Rispetto alla proposta di modificare la definizione di “**stazione di confine**” di cui alla lettera n), introducendo la specificazione del passaggio di consegne tra gestori infrastruttura confinanti, si ritiene che tale precisazione non sia necessaria in quanto la definizione proposta da ART già declina la principale caratteristica della stazione di confine, ossia l’essere un punto di passaggio da una rete nazionale all’altra, e l’aspetto della sicurezza non è di interesse dell’attività di regolazione economica di ART.

Rispetto alla definizione di “**terminale merci**” di cui alla lettera o):

- con riferimento alla proposta di eliminazione della definizione stessa, in quanto assolutamente sinonimo di uno o più impianti di servizio già indicati nell’articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015, si osserva come tale definizione raggruppi tre diverse categorie di impianti di cui alle lettere b), c) e d) del comma citato. Non si ritiene recepibile estendere tale definizione fino a comprendere gli impianti industriali che sono esclusi dal campo di applicazione del d.lgs. 112/2015.;

- con riferimento invece alla proposta di esplicitare che tra gli impianti di servizio sono "compresi gli impianti del gestore di infrastruttura di arrivo e partenza nonché i raccordi industriali/logistici, interporti ove avvengono operazioni di carico, scarico, lavorazioni delle merci e/o cambio della modalità di trasporto cui si applicano gli obblighi di cui al decreto stesso, al Regolamento ed al presente atto di regolazione", si osserva come tale proposta includerebbe anche infrastrutture private escluse dall'applicazione di questo atto di regolazione ai sensi del punto 3.2.

Rispetto alle proposte di richiamare esplicitamente nel testo le definizioni del d.lgs. 112/2015, si ritiene più corretto mantenerne il riferimento senza richiamarle esplicitamente nel testo. Non sembra invece necessario il riferimento alla definizione di "interporto" della legge 240/1990.

Non si ritengono inoltre utili le proposte definizioni di "richiedente allaccio all'infrastruttura ferroviaria", "treno", "veicolo ferroviario", "impianto di interfaccia" e "manovra unica", poiché non sembrano esserci possibili ambiguità.

Per maggiore chiarezza, come richiesto da alcune osservazioni ricevute in merito alla misura 11, si introduce nella misura 2 dell'atto di regolazione di cui all'Allegato A la definizione di "**impresa operante nei servizi passeggeri ferroviari**", che include le tre fattispecie che si ritiene caratterizzino il trasporto ferroviario di passeggeri:

- "impresa ferroviaria che effettua servizi passeggeri", modalità oggi adottata dalle principali imprese nazionali;
- "impresa che offre servizi di trasporto ferroviario avvalendosi, per la trazione, di imprese ferroviarie", modalità oggi adottata da alcune imprese estere che operano servizi internazionali con l'Italia;
- "impresa che presta ai passeggeri del trasporto ferroviario, sulla base di accordi commerciali con le imprese ferroviarie, servizi di informazione e biglietteria", con riferimento a quanto previsto dall'articolo 13 bis della direttiva 2012/34/UE.

## 2.4 Misura 3 – Ambito di applicazione

### 2.4.1 Contenuti del Documento

La misura 3 del Documento definisce l'ambito di applicazione della regolazione introdotta dalla delibera n. 42/2019.

### 2.4.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	1	<b>AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno</b>	Ritengono che l'ambito di applicazione dell'atto di regolazione debba escludere contratti e concessioni in corso e debba essere esteso solo a seguito di rinnovo delle stesse successivamente alla loro scadenza.	<b>Da respingere</b>
3	1	<b>Flixbus Italia</b>	Ritiene che gli impianti o servizi sotto il controllo diretto o indiretto, anche di fatto, di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento debbano essere esplicitamente inclusi nell'ambito di applicazione delle misure.	<b>Da respingere</b>
3	1	<b>HUPAC</b>	Propone che i GI pubblichino un elenco degli impianti ricadenti nell'ambito di applicazione delle misure, affinché i richiedenti possano individuare con certezza gli impianti di servizi ai quali poter accedere e si applicano le misure del presente atto.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
3	2	<b>Mercitalia Logistics</b>	Propone che siano esentati dall'applicazione delle misure di regolazione (esclusa la misura 14) anche gli impianti le infrastrutture private adibite per almeno il 90% dei treni alle operazioni merci del proprietario.	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
3	2	Fercargo	Propone di riscrivere il criterio di esclusione dall'ambito di applicazione delle misure, facendo riferimento alle infrastrutture private che operano esclusivamente a supporto di stabilimenti di produzione o trasformazione a carattere industriale e i cui servizi non sono fruibili da soggetti terzi non coinvolti nel processo industriale stesso. Ritiene che l'attuale formulazione rischierebbe di escludere magazzini raccordati, nei quali il trasbordo avviene con passaggio a magazzino intercalato.	Chiarimento
3	2	Fercargo Manovra e Unione Interporti Riuniti	Ritengono sia necessario eliminare l'ultima frase, relativa alla mancata esenzione di infrastrutture private 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. Essa "sembra configurare uno scenario di servizi di passaggio, situazione che è di norma "risolta" attraverso un accordo fra le Parti e che non sembra necessario associare al modello di gestione della manovra nell'ambito della presente delibera."	Da respingere
3	2	HUPAC	Propone di inserire le parole "gli impianti di servizio raccordati privati", con riferimento all'articolo 1, comma 2, lettera c), del d.lgs. 112/2015, al fine di tutelare degli investimenti effettuati dal soggetto giuridico privato.	Da respingere

#### 2.4.3 Valutazioni

In merito alla richiesta che l'ambito di applicazione dell'atto di regolazione, di cui al **punto 1**, escluda contratti e concessioni in corso e debba essere esteso solo a seguito di rinnovo delle stesse successivamente alla loro scadenza, essa risulta non accoglibile in quanto non specifica quale parte dell'atto di regolazione possa essere foriero dei danni paventati. È inoltre da sottolineare che una parte delle misure di regolazione integrano, ove ritenuto opportuno, quanto già disposto dal Regolamento, il quale si applica dal 1° giugno 2019 anche laddove la materia regolata sia stata già precedentemente oggetto di disciplina contrattuale. Si ritiene quindi di confermare l'attuale formulazione.

Con riferimento alla proposta che gli impianti o servizi sotto il controllo diretto o indiretto, anche di fatto, di un ente controllante ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 7, del Regolamento debbano essere esplicitamente inclusi nell'ambito di applicazione delle misure, si evidenzia come nella formulazione posta in consultazione tutti gli operatori degli impianto di servizio rientrano nell'ambito di applicazione dell'atto di regolazione, a prescindere dal fatto che siano o non siano sotto il controllo di un ente controllante. Si ritiene dunque che l'integrazione richiesta non sia necessaria.

Con riferimento all'esigenza di chiarezza e trasparenza evidenziata con la proposta che i GI pubblichino un elenco degli impianti ricadenti nell'ambito di applicazione delle misure, che si condivide, si introducono le seguenti modifiche nell'Allegato A:

- si introducono i **punti 3, 4, e 5** che prevedono che i gestori di impianti interconnessi debbano notificare all'Autorità la propria dichiarazione di appartenenza o non appartenenza all'ambito e che l'Autorità pubblicherà gli elenchi dei gestori che hanno notificato la suddetta dichiarazione, onde consentire ai GI di aggiornare conseguentemente i prospetti informativi delle reti di competenza;
- si introduce – nel punto 1 della misura 6 – la necessità di pubblicare le informazioni anche sul portale comune europeo.

Rispetto alla proposta, relativa al **punto 2**, di esentare dall'applicazione delle misure di regolazione (esclusa la misura 14) anche gli impianti le infrastrutture private adibite per almeno il 90% dei treni alle operazioni merci del proprietario, si evidenzia come l'attuale formulazione sia coerente con quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera c), del d.lgs. 112/2015. Si ritiene dunque di mantenere tale coerenza.

Analogamente, rispetto alla proposta di rendere più chiaro il criterio di esclusione dall'ambito di applicazione, facendo riferimento alle infrastrutture private che operano esclusivamente a supporto di stabilimenti di produzione o

trasformazione a carattere industriale e i cui servizi non sono fruibili da soggetti terzi non coinvolti nel processo industriale stesso, si ritiene opportuno mantenere la formulazione originale, coerente con quanto previsto dall'articolo 1, comma 2, lettera c), del d.lgs. 112/2015, ove la locuzione "*infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse infrastrutture*" presuppone che il citato "proprietario" possieda, oltre alle infrastrutture, anche le merci e la titolarità delle operazioni di movimentazione delle stesse nelle infrastrutture di cui trattasi.

Con riferimento alla proposta di eliminare l'ultima frase del punto 2, relativa alla mancata esenzione di infrastrutture private 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 ribadisce la necessità di non escludere dall'ambito di applicazione le infrastrutture private necessarie per l'accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto.

Anche la proposta di inserimento delle parole "gli impianti di servizio raccordati privati" non appare necessaria, poiché i termini utilizzati nella formulazione proposta sono interamente richiamate dal riferimento normativo già richiamato e citato dallo stesso contributo.

Sul fronte della domanda, resta inteso che, come citato nel considerando n. 9 del Regolamento, sono da considerarsi potenziali utenti degli impianti e dei servizi in questi forniti non soltanto le imprese ferroviarie, quanto piuttosto anche i soggetti afferenti al concetto più esteso di "richiedente", come definito art. 3, comma 1, lettera cc), del d.lgs. 112/2015.

## 2.5 Misura 4 – Obblighi generali per operatori di impianti di servizio

### 2.5.1 Contenuti del Documento

La misura 4 del Documento introduce obblighi generali per tutti gli operatori degli impianti di servizio, riprendendo anche con il punto 4.1 quanto già previsto dalla misura 4.1 della delibera dell'Autorità n. 18/2017 (che viene abrogata) ed estendendone il contenuto e l'ambito di applicazione.

### 2.5.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
4	1	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Propongono di eliminare il riferimento al contenimento dei costi per gli utenti e inserire l'efficientamento dei costi di gestione del servizio.	Da respingere
4	1	Fercargo	Richiede la modifica del titolo della Sezione II, eliminando il riferimento ai "proprietari di impianti di servizio".	Da respingere
4	1 e 2	GS Retail	Chiede se il gestore della stazione rientri nella categoria degli operatori degli impianti di servizio e di individuare come applicabili gli obblighi prescritti alla misura 11 e non quelli a carattere generale individuati nella misura 4.	Da respingere
4	1	Unione Interporti Riuniti	Richiede che l'efficienza produttiva delle gestioni sia "qualificata (in particolare nel contesto di comprensori interportuali) in virtù di indici quali "Efficienza Terminalistica" ed "Indice Rotazione Treno".	Da respingere
4	2	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Richiedono che il sistema di garanzia della qualità dei servizi venduti entri in vigore solo dall'orario 2020-2021. Richiedono inoltre di prevedere, ove dimostrato con apposita relazione, un esonero per particolari servizi per i quali non sia possibile individuare un sistema di misurazione dei livelli di servizio adeguato; inoltre si deve prevedere di pubblicare la capacità disponibile solo con cadenza annuale anche tenendo in considerazione problematiche tecnologiche e di sostenibilità economica delle soluzioni.	Da respingere
4	2	Fercargo	Richiede che il sistema di garanzia e dei livelli di servizio e di penali siano definiti tramite accordo con i soggetti interessati.	Da accettare, con modifiche

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
4	2	Fercargo Manovra	Richiede di specificare all'interno della misura il riferimento al M53 di comprensorio ove sia presente un Gestore Unico.	Da respingere
4	2	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno	Richiedono che, solo in presenza di un operatore denominato GU nell'accezione desumibile dalle precedenti osservazioni delle intervenute AdSP (gestore di impianto, manutentore di impianto) possano essere definiti gli SLA rispetto ad una programmazione integrata dei servizi nel comprensorio.	Da respingere

### 2.5.3 Valutazioni

Con riferimento alla proposta, relativa al **punto 1**, di eliminare il riferimento al contenimento dei costi per gli utenti ed inserire l'efficientamento dei costi di gestione del servizio, si osserva che tale concetto corrisponde a quanto già previsto, ossia la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni. Questo infatti comprende sia la riduzione costi intesa in termini allocativi sia in termini tecnici. Per quanto riguarda la richiesta di sopprimere la previsione di contenimento dei costi per gli utenti, è utile ricordare che tale previsione è già presente nella delibera n. 18/2017 e si riconduce essenzialmente (nel caso di situazione di massimizzazione dell'efficienza tecnica/allocativa del processo produttivo, già richiesto con la massimizzazione dell'efficienza produttiva) alla garanzia di un margine di profitto ragionevole oltre che di una corretta individuazione della scala produttiva. Non si ritiene quindi di modificare il punto.

Per quanto riguarda la proposta di modifica del titolo della Sezione II eliminando il riferimento ai "proprietari di impianti di servizio", si osserva che tale sezione contiene anche la misura 10, che è rivolta agli impianti non utilizzati e descrive obblighi per i proprietari degli stessi. Non si ritiene quindi di modificare il titolo.

Rispetto alla richiesta relativa all'appartenenza del gestore della stazione alla categoria degli operatori degli impianti di servizio e di individuare come applicabili gli obblighi prescritti alla misura 11 e non quelli a carattere generale individuati nella misura 4, si osserva che i gestori di stazione rientrano, in quanto gestori di impianti di servizio, all'interno della categoria degli operatori di impianto di servizio ai sensi di quanto previsto al d.lgs. 112/2015. Si fa inoltre osservare che gli obblighi generali di garanzia di trasparenza, equità e non discriminazione sono obblighi volti a garantire i diritti previsti per le imprese ferroviarie e, in generale, i richiedenti. Infine, l'obbligo previsto alla misura 4.2 di adozione di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi forniti è riferito ai "servizi forniti" a imprese ferroviarie, e in generale ai richiedenti, e quindi spetta al gestore di stazione individuarli in base ai servizi da questo forniti. Non si ritiene quindi di introdurre ulteriori precisazioni.

Con riferimento alla richiesta che l'efficienza produttiva delle gestioni sia qualificata (in particolare nel contesto di comprensori interportuali) in virtù di indici quali "Efficienza Terminalistica" ed "Indice Rotazione Treno", si osserva come i principi proposti sono assolutamente generali e non vengono quindi legati a modalità puntuale di misurazione del rispetto di tali principi. Si ritiene quindi di confermare i principi individuati.

Rispetto alla richiesta, relativa al **punto 2**, che il sistema di garanzia della qualità dei servizi venduti entri in vigore solo dall'orario 2020-2021, si reputa che il termine di 180 giorni proposto sia accettabile per la generalità degli operatori; eventuali necessità in proposito potranno essere rappresentate ad ART da parte degli operatori di impianto interessati. Venendo alla richiesta di prevedere di pubblicare la capacità disponibile solo con cadenza annuale, anche tenendo in considerazione problematiche tecnologiche e di sostenibilità economica delle soluzioni, si osserva che la cadenza mensile di pubblicazione della capacità disponibile è correlata al carattere indicativo delle informazioni disponibili; le informazioni da pubblicarsi, quindi, non sono necessariamente puntuale, dettagliate, aggiornate in tempo reale nel caso in cui le soluzioni disponibili non siano tecnologicamente adeguate o economicamente sostenibili. Per quanto riguarda la possibilità che per alcuni servizi possa essere richiesto dall'operatore di impianto un esonero, si ritiene ragionevole quanto proposto tenendo in considerazione la varietà dei possibili servizi ferroviari che non si esauriscono in quelli esplicitamente declinati nel d.lgs. 112/2015; tuttavia, ogni operatore di impianto che eroga servizi può individuare, anche tramite interazione con la clientela, dei livelli minimi di qualità caratteristici del servizio da questi erogato. Si rappresenta infine che non è prevista la definizione di livelli minimi di qualità per il semplice accesso all'impianto di servizio. Si ritiene quindi di non modificare il testo proposto.

Per quanto riguarda la richiesta che il sistema di garanzia e dei livelli di servizio e di penali siano definiti tramite un accordo con i soggetti interessati, si ritiene corretto che l'operatore d'impianto ponga in consultazione tale sistema alle parti interessate, per commenti e proposte, prima della sua adozione. Rimane salva la possibilità di adire l'Organismo di Regolazione da parte degli interessati a proposito di criticità legate a tale sistema di garanzie e di penali. Il punto 2 della misura 4 dell'atto di regolazione viene quindi integrato da tale previsione.

Con riferimento alla richiesta che, solo in presenza di un operatore denominato GU (inteso anche nell'accezione di gestore di impianto e manutentore di impianto), possano essere definiti gli SLA rispetto ad una programmazione integrata dei servizi nel comprensorio, si ricorda che la figura del GU è relativa esclusivamente ad una particolare fattispecie di operatore del servizio di manovra (come indicato nella definizione di cui alla lettera d) della misura 2). Inoltre, per quanto riguarda l'obbligo di SLA, questi non possono essere intesi esclusivamente rispetto al caso dei terminali portuali o interportuali interconnessi alla rete merci e sono stati introdotti come generico obbligo nei confronti di tutti gli operatori di impianto di servizio (p.es. i fornitori di servizi di manutenzione, di servizi di carico/scarico merci, di rifornimento, ecc.). Non si ritiene quindi di modificare il testo proposto.

## 2.6 Misura 5 – Criteri per l'applicazione delle esenzioni di cui al Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177

### 2.6.1 Contenuti del Documento

La misura 5 del Documento declina i criteri sulla base dei quali l'Autorità intende applicare i compiti attribuiti dall'articolo 2 del Regolamento agli organismi di regolazione, in tema di esenzione dall'applicazione di tutte o di alcune disposizioni dello stesso.

### 2.6.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
5	1 e 3	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Ritengono che la mancanza del requisito di importanza strategica debba essere collegato a caratteristiche dell'impianto e del mercato e non possano essere ricondotti a legami societari, integrazione verticale o tipologia d'impianto (stazioni passeggeri).	<b>Da respingere</b>
5	1	Fercargo	Ritiene che la soglia sia troppo elevata nel caso di impianti caratterizzati da picchi con forte stagionalità, dettati dalle esigenze dei cicli produttivi delle industrie raccordate o dei richiedenti.	<b>Chiarimento</b>
5	2	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Ritengono che il fatto che l'Autorità tenga conto dei principi comuni condivisi con gli altri regolatori europei nell'ambito di IRG-Rail non sia opportuno, in quanto non rivestono natura né normativa né vincolante e non hanno visto la partecipazione dei soggetti interessati.	<b>Da respingere</b>
5	3	Unione Interporti Riuniti	Ritiene che debbano essere considerati di importanza strategica i comprensori nei quali vige il regime di Gestore Unico, suggerendo criteri per la valutazione da effettuare caso per caso, tra i quali la collocazione geografica con riferimento ai corridoi intermodali europei TEN-T.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
5	/	Fercargo Manovra	Ritiene che il criterio dei volumi di traffico per la definizione delle soglie per l'esenzione da alcune misure sia insufficiente ed andrebbe affiancato ad aspetti quali tipologia dell'impianti, numero di terminalisti, numero di operatori comprensoriali, numero di IF, funzionalità dell'impianto (industriale, intermodale, ecc.). Ritiene necessaria l'individuazione e classificazione di tutti gli impianti servizio operanti sul territorio nazionale, al fine di meglio calibrare le misure regolatorie.	<b>Da respingere</b>

### 2.6.3 Valutazioni

Con riferimento all'osservazione, relativa ai punti 1 e 3, che la mancanza del requisito di importanza strategica non possa essere ricondotta ai legami societari, alla presenza di integrazione verticale o alla tipologia di impianto (con particolare riferimento alle stazioni passeggeri), si segnala come il Regolamento non limiti i criteri che possono essere utilizzati dagli organismi di regolazione per definire la mancanza di importanza strategica. Il documento "Principi comuni

per la concessione di esenzioni ai sensi dell'articolo 2(2) del Regolamento" di IRG-Rail rimarca peraltro (paragrafo 21) come "determinati legami societari [possano] aumentare il rischio di chiusura del mercato". Si ritiene quindi di confermare i criteri individuati.

Per quanto riguarda l'osservazione che la soglia definita dal **punto 1** possa essere troppo elevata nel caso di impianti caratterizzati da picchi con forte stagionalità, dettati dalle esigenze dei cicli produttivi delle industrie raccordate o dei richiedenti, si osserva che il punto 5.1 chiarisce già che le esenzioni avvengono su "valutazioni effettuate caso per caso": la presenza di un traffico ferroviario inferiore alla soglia non garantisce quindi automaticamente l'esenzione. Si ritiene quindi di confermare la soglia individuata, potendo tenere in considerazione eventuali fenomeni di picco nell'ambito delle valutazioni caso per caso.

Considerata la particolarità del sistema ferroviario, in quanto sistema composto da infrastrutture di linea e impianti e servizi a queste connessi difficilmente duplicabili oltre che fondamentali per il drenaggio della domanda di trasporto, al fine di facilitare la concorrenza intermodale tra trasporto ferroviario ed altre modalità di trasporto, si è ritenuto di aggiungere – ai fini della valutazione della mancanza di importanza strategica di impianti di servizio e servizi, di cui al punto 1 dell'Allegato A – anche il concetto di capacità residua non utilizzata, di interesse per il mercato di riferimento, tra gli altri criteri considerati al riguardo.

In merito all'opportunità del riferimento – nel **punto 2** – ai principi comuni condivisi con gli altri regolatori europei nell'ambito di IRG-Rail, in quanto non rivestono natura né normativa né vincolante e non hanno visto la partecipazione dei soggetti interessati, si rimarca come l'elaborazione e pubblicazione di principi comuni da parte degli organismi di regolazione sia previsto dal punto 5 dell'articolo 2 dello stesso Regolamento. Si ritiene quindi di confermare il riferimento.

Per quanto riguarda la proposta di considerare di importanza strategica i comprensori nei quali vige il regime di Gestore Unico, indicando criteri per la valutazione da effettuare caso per caso, si ritiene che la presenza di tale regime sia effettivamente indicatore di complessità e strategicità, senza necessità di inserire ulteriori indicatori. Si ritiene invece che il riferimento proposto ai corridoi TEN-T sia già più correttamente assolto dal riferimento ai corridoi ferroviari merci indicato nella lettera c) del punto 5.3. Si ritiene quindi di aggiungere la fattispecie suggerita alle categorie indicate nel **punto 3**.

Si è inoltre ritenuto opportuno chiarire, al punto 3 della misura 5, che le categorie di impianti di servizio e servizi ivi elencate, non possono comunque essere oggetto delle esenzioni di cui alla misura 5, in ragione della loro intrinseca importanza strategica per il sistema ferroviario nazionale.

Con riferimento all'osservazione che ritiene che il criterio dei volumi di traffico per la definizione delle soglie per l'esenzione da alcune misure sia insufficiente (ed andrebbe affiancato ad aspetti) e ritiene necessaria l'individuazione e classificazione di tutti gli impianti servizio operanti sul territorio nazionale, al fine di meglio calibrare le misure regolatorie, si osserva come il punto 1 chiarisca già che le esenzioni avvengono su "valutazioni effettuate caso per caso": il volume di traffico indicato è necessario ma non sufficiente ad ottenere l'esenzione. I criteri suggeriti verranno considerati nell'ambito dei principi comuni stabiliti da IRG-Rail nel *position paper* citato nel punto 2. Si segnala inoltre che:

- nel corso dell'attività istruttoria, anche al fine di analizzare l'impatto delle misure (per i cui esiti si rimanda alla Relazione AIR di questo procedimento), gli Uffici dell'Autorità hanno svolto una raccolta di dati ed informazioni anche presso i soggetti titolari di contratto di oltre 400 raccordi interconnessi alla rete nazionale ed alle reti interconnesse;
- i punti 3, 4 e 5 introdotti alla misura 3 prevedono che i gestori di impianti interconnessi debbano notificare all'Autorità la propria dichiarazione di appartenenza o non appartenenza all'ambito, per la successiva valutazione da parte dell'Autorità, e che la stessa invii gli elenchi dei gestori appartenenti all'ambito di applicazione ai GI, i quali aggiornano conseguentemente i prospetti informativi delle reti di competenza;
- una modifica introdotta al punto 1 della misura 6 introduce per gli operatori la necessità di pubblicare le informazioni anche sul portale comune europeo.

Al fine di monitorare con maggiore continuità l'evoluzione del mercato, si è ritenuto di prevedere – al **punto 5.5** – che gli operatori beneficiari di esenzioni devono comunicare all'Autorità anche il permanere delle condizioni che hanno consentito la concessione dell'esenzione e non solo il venir meno delle stesse.

## 2.7 Misura 6 – Obblighi informativi

### 2.7.1 Contenuti del Documento

La misura 6 del Documento definisce alcuni aspetti relativi alle modalità secondo le quali gli operatori devono assolvere agli obblighi informativi introdotti dal Regolamento.

### 2.7.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
6	2	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Ritengono che imporre agli operatori d'impianto l'utilizzo del modello comune non sia opportuno, perché il Regolamento lo prevede solo come opzione ("possono utilizzare") e perché in alcuni casi potrebbe "tradursi nella pubblicazione di informazioni molto meno dettagliate di quelle attualmente presenti nei rispettivi siti web (e nel PIR nel caso di RFI)."	<b>Chiarimento</b>

### 2.7.3 Valutazioni

In merito all'obbligo di utilizzo del modello comune indicato dal Regolamento, come già argomentato nella Relazione Illustrativa allegata alla delibera n. 42/2019, l'obiettivo dell'Autorità è "garantire una maggiore fruibilità delle informazioni e facilitare il confronto tra le condizioni offerte dai diversi operatori di impianto".

Poiché il 29 maggio 2019 è stato pubblicato *online* il portale europeo degli impianti di servizio ferroviari [railfacilitiesportal.eu](http://railfacilitiesportal.eu), l'Autorità ritiene di indicare anche il medesimo come luogo dove devono essere pubblicate le informazioni (oltre alla pubblicazione delle informazioni o del link sui prospetti informativi della rete a cui sono interconnessi, relativi agli anni 2020 e seguenti), al fine di garantire la massima trasparenza al minore costo.

## 2.8 Misura 7 – Limiti di tempo entro cui deve essere data risposta alle richieste di accesso

### 2.8.1 Contenuti del Documento

La misura 7 del Documento individua 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.

### 2.8.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
7	1	Fercargo Manovra, AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno	Proppongono di subordinare la decorrenza dei limiti di tempo, entro cui gli operatori degli impianti di servizio devono rispondere alle richieste, alla "sottoscrizione da parte anche del GI dell'M53 di Comprensorio riguardante le nuove tracce richieste".	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
7	2	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Propongono di modificare le tempistiche al fine di armonizzarle per tutti gli operatori di impianti di servizio e con quanto previsto dal PIR per l'allocazione e gestione della capacità, tenendo conto dell'esigenza di coniugare la trattazione della capacità degli impianti con quella relativa alle tracce orarie. In particolare, propongono che entro il termine di 45 gg l'operatore dell'impianto di servizio sia solo tenuto a comunicare l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, mentre per l'assegnazione "definitiva" della capacità disponga di un periodo di tempo più ampio, di 90 gg. Propongono inoltre di eliminare l'obbligo di rispondere entro 30 giorni alle richieste non confliggenti con altre richieste.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
7	2	<b>Italo-NTV</b>	Propone di aggiungere la previsione che l'operatore dell'impianto di servizio comunichi al richiedente entro 15 giorni che la richiesta è confligliente con altre, per aumentare la trasparenza.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
7	2	<b>AdSP MAO - Trieste</b>	Propone di far diventare obbligatoria la fissazione di un termine per la presentazione delle richieste.	<b>Da respingere</b>
7	3	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Ritengono che le richieste presentate successivamente alla scadenza del termine di cui al punto 7.2 debbano essere trattate in ordine cronologico di presentazione della richiesta e che debba essere data risposta almeno 7 giorni prima della data di avvio del servizio, senza che siano introdotti specifici limiti di tempo.	<b>Da respingere</b>
7	3	<b>Italo-NTV</b>	Ritiene necessario prevedere tempistiche maggiori per la gestione delle richieste tardive, in modo tale da consentire agli operatori di poter dare precedenza alla gestione delle richieste tempestive, e prevedere la comunicazione entro 15 giorni da parte dell'operatore dell'impianto di servizio della circostanza che la richiesta è confligliente.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
7	4	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Propongono l'eliminazione del punto, in conseguenza della modifica proposta per il punto 7.3.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
7	4	<b>Italo-NTV</b>	Ritiene che, se l'operatore dell'impianto di servizio non ha fissato un termine per la presentazione delle richieste, occorra prevedere limiti di tempo più ampi per la trattazione delle stesse.	<b>Da respingere</b>
7	/	<b>Fercargo</b>	Ritiene che le tempistiche prevista siano applicabili anche al gestore dell'infrastruttura, in quanto operatore d'impianto.	<b>Chiarimento</b>

Si segnala l'avvenuta ricezione di un contributo sul punto 7.1 anche da parte di Unione Interporti Riuniti, che tuttavia è stato valutato non comprensibile e mancante degli opportuni riferimenti.

### **2.8.3 Valutazioni**

In merito alla proposta di subordinazione dei limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio devono rispondere alle richieste alla sottoscrizione da parte del GI dell'M53 di Comprensorio riguardante le tracce richieste, si ritiene che – benché indubbiamente per garantire coerenza tra allocazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti di servizio nei comprensori ferroviari sia necessaria una collaborazione tra operatori degli impianti di servizio e gestore dell'infrastruttura – ciò di per sé non sembra giustificare un prolungamento dei limiti di tempo necessari a rispondere alle richieste. Tale esigenza di collaborazione si presenta infatti per la generalità degli impianti di servizio ed è disciplinata in via generale dall'articolo 7 del Regolamento. Inoltre, per garantire la suddetta coerenza, l'operatore dell'impianto di servizio può tenere conto, come criterio di priorità da applicare nel caso di richieste confliggenti che non possono essere soddisfatte tramite la procedura di coordinamento, della circostanza che siano state già assegnate tracce ferroviarie in relazione ai (*linked to*) servizi richiesti (articolo 11 del Regolamento). Si ritiene quindi di confermare l'attuale formulazione.

Nell'ambito della proposta di modifica delle tempistiche, al fine di armonizzarle per tutti gli operatori di impianti di servizio e con quanto previsto dal PIR per l'allocazione e gestione della capacità, tenendo conto dell'esigenza di coniugare la trattazione della capacità degli impianti con quella relativa alle tracce orarie, appare meritevole di interesse la proposta di introdurre un limite di tempo ampio (90 giorni) per l'assegnazione "definitiva" di capacità. Si ritiene tuttavia opportuno specificare che entro tale limite di tempo devono essere completate l'eventuale procedura di individuazione e valutazione delle "alternative valide" di cui all'articolo 12 del Regolamento, e le conseguenti comunicazioni di cui al successivo articolo 13. Si ritiene inoltre di mantenere la previsione di un limite di tempo più ristretto per le richieste di capacità che non pongono problematiche di coordinamento con altre richieste. Benché ciò attualmente non sia previsto dal PIR di RFI, appare evidente che in tali casi l'operatore dell'impianto di servizio ha la possibilità di "evadere" le richieste in modo più rapido.

Per quanto riguarda la proposta di aggiungere la previsione che l'operatore dell'impianto di servizio comunichi al richiedente entro 15 giorni che la richiesta è confligente con altre, per aumentare la trasparenza, si ritiene condivisibile l'esigenza che il richiedente sia informato tempestivamente dell'esistenza di un conflitto tra la propria e altre richieste. Appare tuttavia ragionevole prevedere che la scadenza per la comunicazione al richiedente coincida con quella, di 30 giorni, per la conferma nel caso di richiesta non confligente.

In merito alla proposta di far diventare obbligatoria la fissazione di un termine per la presentazione delle richieste, si ritiene che essa introdurrebbe un onere eccessivo e poco utile per gli impianti caratterizzati da scarsi volumi di traffico e senza problemi di capacità. Si ritiene quindi di non accogliere la proposta.

Per quanto riguarda la proposta che le richieste presentate successivamente alla scadenza del termine di cui al punto 7.2 debbano essere trattate in ordine cronologico di presentazione della richiesta e che debba essere data risposta almeno 7 giorni prima della data di avvio del servizio, senza che siano introdotti specifici limiti di tempo – benché l'ordine cronologico di trattazione appaia il criterio più idoneo a garantire, in assenza di un termine di presentazione delle richieste, il principio di equità e non discriminazione – non si ritiene di poter escludere l'applicazione di criteri parzialmente diversi (ad esempio una trattazione più rapida per richieste più semplici, che non siano in conflitto con precedenti richieste più complesse). La proposta di RFI di fissare, per tutte le richieste "tardive", un unico limite di tempo individuato "a ritroso rispetto all'avvio del servizio (almeno 7 giorni prima rispetto all'avvio del servizio)" appare penalizzante rispetto alle esigenze di programmazione dei richiedenti, e non coerente con quanto attualmente previsto dai paragrafi 4.3.2 e seguenti del PIR dello stesso gestore. Si osserva inoltre che il presupposto su cui è basata tale osservazione, ossia che per le richieste tardive non è prevista una procedura di coordinamento, non appare coerente con quanto disposto dall'articolo 10 del Regolamento. Si ritiene quindi di non accogliere la proposta.

In relazione alla proposta di prevedere tempistiche maggiori per la gestione delle richieste tardive, in modo tale da consentire agli operatori di poter dare precedenza alla gestione delle richieste tempestive, si è ritenuto opportuno innanzitutto chiarire che, qualora l'operatore dell'impianto di servizio stabilisca un termine per la presentazione delle richieste, il rispetto di tale termine costituisce un criterio di priorità nell'assegnazione di capacità, come previsto dall'articolo 11 del Regolamento. Sono stati inoltre ampliati i limiti di tempo relativi alle richieste tardive uniformandoli a quelli – la cui applicazione viene pertanto generalizzata - relativi alle richieste presentate entro il termine stabilito. È stato inoltre meglio chiarito che a tali limiti di tempo si aggiunge: nel caso delle richieste tardive, il periodo di sospensione eventualmente stabilito dall'operatore dell'impianto di servizio, non superiore a 45 giorni; nel caso di

richieste di accesso ai centri di manutenzione, il tempo necessario a valutare la compatibilità tecnica del materiale rotabile con gli impianti e le attrezzature di cui il centro dispone, ed informarne il richiedente, come previsto dall'articolo 9, paragrafi 4 e 5, del Regolamento.

Si ritiene accoglibile la proposta di eliminazione del punto 7.4 del documento posto in consultazione, in quanto la generalizzazione dei limiti di tempo previsti dal punto 7.2 rende superfluo uno specifico punto relativo al caso in cui l'operatore dell'impianto di servizio non abbia fissato scadenze per la presentazione delle richieste. Si ritiene invece necessario mantenere, al punto 7.3, la disposizione secondo cui alle richieste di servizi connesse alle richieste specifiche di capacità previste dall'articolo 30 del d.lgs. 112/2015, è data risposta entro 5 giorni lavorativi dalla data di ricezione della richiesta. A tale riguardo, viene precisato che il limite in questione si applica, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 9, paragrafo 4, del Regolamento, ai soli impianti di servizio e servizi di cui all'allegato II, punto 2, lettere da a) a d) e da f) ad i), della direttiva 2012/34/UE.

Non appare invece accoglibile, anche per assenza di adeguata motivazione, la proposta di fissare limiti di tempo più ampi nel caso in cui l'operatore dell'impianto di servizio non abbia stabilito una scadenza per la presentazione delle richieste.

Rispetto alla proposta che le tempistiche prevista siano applicabili anche al gestore dell'infrastruttura, in quanto operatore d'impianto, si conferma che quanto suggerito è già previsto dalle misure proposte e non si ritiene necessario introdurre ulteriori precisazioni nel testo.

## 2.9 Misura 8 – Gestione ed allocazione della capacità

### 2.9.1 Contenuti del Documento

La misura 8 del Documento definisce alcuni aspetti relativi alla gestione ed allocazione della capacità degli impianti di servizio.

### 2.9.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
8	/	Adriafer	Ritiene che l'Autorità debba prevedere tempistiche massime di pagamento dei corrispettivi per i servizi di manovra, al fine di garantire una sicurezza amministrativa dell'operatore.	<b>Da respingere</b>

### 2.9.3 Valutazioni

Si ritiene che le tempistiche per il pagamento dei corrispettivi del servizio di manovra siano un aspetto da definire nella normale contrattazione tra le parti. Non si ritiene di modificare la misura in tal senso.

## 2.10 Misura 9 – Reclami: aspetti procedurali

### 2.10.1 Contenuti del Documento

La misura 9 del Documento declina gli aspetti procedurali con i quali l'Autorità intende rispondere ai reclami dei richiedenti avverso le decisioni prese dagli operatori degli impianti di servizio.

### 2.10.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
9	1	Fercargo	Ritiene che il termine di un mese sia da riscrivere come "30 giorni".	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
9	3	Fercargo	Ritiene che il termine di sei settimane sia da riscrivere come "40 giorni".	<b>Da respingere</b>

### **2.10.3 Valutazioni**

Relativamente alle proposte di riscrittura dei termini espressi in giorni, si ritiene di mantenere le indicazioni di "un mese" e "sei settimane", poiché le tempistiche richiamate sono stabilite dall'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015 in merito ai termini entro i quali l'organismo di regolazione deve decidere sui reclami. Non si ritiene quindi di modificare la misura.

Al punto 9.1 si è ritenuto opportuno richiamare gli articoli 13 e 14 del Regolamento per chiarire maggiormente i riferimenti normativi nel cui ambito i poteri dell'Autorità, oggetto della misura, sono esercitati.

Al punto 9.3 si è ritenuto ridondante l'aggettivo "prestabilito" riferito al lasso di tempo entro cui deve essere concluso entro un lasso di tempo ragionevole, dato che lo stesso è indicato nella delibera di avvio del procedimento. Tale aggettivo è stato quindi eliminato.

## **2.11 Misura 10 – Impianti non utilizzati**

### **2.11.1 Contenuti del Documento**

La misura 10 del Documento definisce alcuni aspetti relativi agli impianti non utilizzati.

### **2.11.2 Sintesi delle osservazioni**

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
10	1	Fercargo	Ritiene che il termine di sei settimane sia da riscrivere come "45 giorni".	<b>Da respingere</b>

### **2.11.3 Valutazioni**

Relativamente alla proposta di riscrittura del termine espresso in giorni, si ritiene di mantenere l'indicazione di "sei settimane", per uniformità con quanto stabilito dall'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, in merito ai termini entro i quali l'organismo di regolazione deve decidere in merito ai reclami.

Si ritiene invece di precisare, con una modifica nel testo, che il processo di riconversione a cui si riferisce la misura 10 può essere anche solo parziale.

## **2.12 Misura 11 – Stazioni passeggeri**

### **2.12.1 Contenuti del Documento**

La misura 11 del Documento regola i servizi nelle stazioni passeggeri, riprendendo anche con i punti 11.1, 11.2 ed 11.3 quanto già previsto dalle misure 10.6.1, 10.6.2 e 10.6.3 della delibera dell'Autorità n. 70/2017 (che vengono abrogate) ed estendendone l'applicazione ai gestori delle reti ferroviarie regionali interconnesse.

### **2.12.2 Sintesi delle osservazioni**

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
11	1	<b>Trenitalia</b>	a) Evidenzia l'esigenza di introdurre una definizione di " <i>impresa operante nei servizi passeggeri ferroviari</i> ". b) Ritiene che il criterio della pari e adeguata visibilità e accessibilità sia in contrasto con la normativa vigente e propone di sostituirlo con quello del numero di passeggeri serviti.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
11	1	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	a) Propongono di modificare il testo "servizi di biglietteria (BSS e non)" in "servizi di biglietteria (BSS o tradizionali)". b) Ritengono che la definizione dei criteri di assegnazione degli spazi rientri nella competenza dell'Autorità, la quale dovrebbe quindi individuare criteri più precisi e specifici rispetto al principio della pari e adeguata visibilità e accessibilità. Suggeriscono dunque di precisare che la ripartizione degli spazi e servizi disponibili deve tenere in considerazione anche la tipologia di stazione, ed i volumi di traffico riferibili a ciascuna impresa ferroviaria. c) Propongono di stabilire che il principio di adeguata visibilità deve ritenersi soddisfatto laddove il gestore di stazione ricorra all'implementazione di idonea ed efficace segnaletica di orientamento.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
11	1 e 5	<b>Italo-NTV</b>	a) Propone di estendere il principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità anche alle stazioni non servite dall'IF "in conformità a quanto previsto dalla delibera 66/2015". b) Propone di stabilire che la pari e adeguata visibilità e accessibilità sia garantita non solo con riferimento alla stazione nel suo complesso, ma anche con riferimento "a ciascuna area appositamente individuata all'interno della stazione". c) Propone di integrare il principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità stabilendo che esso si applica "in relazione a ciascun specifico segmento di offerta commerciale (a mercato/universale) in cui opera la singola impresa". d) Propone di precisare che l'assegnazione degli spazi "dovrà avvenire in ossequio al principio di più che proporzionalità rispetto al traffico fornito".	<b>Da respingere</b>
11	1 e 4	<b>GS Retail</b>	a) Osserva che l'ampliamento dei beneficiari a ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri, oltre a non circoscrivere chiaramente questa ulteriore tipologia di imprese, è ingiustificato dal momento che i servizi offerti da GS Retail sono ancora meno funzionali e necessari alla loro attività. b) Ritiene che le sale di accoglienza, rivolte non alla generalità dei viaggiatori ma solo ad una limitata porzione di essi, non possano essere considerate facenti parte delle "strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario" di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015.	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
11	1	<b>GS Retail</b>	In subordine alla precedente proposta, GS Retail propone di fissare un limite alla superficie cui le imprese ferroviarie hanno diritto per i servizi di accoglienza e assistenza, limite dato dalla proporzione tra utilizzatori delle lounge rispetto al numero di frequentatori della stazione, fermo restando che la superficie eccedente il predetto limite potrà comunque essere offerta "a normali condizioni di mercato". Ciò al fine di evitare che il suddetto diritto riduca gli spazi e servizi rivolti a tutti i frequentatori della stazione.	<b>Da respingere</b>
11	2	<b>Trenitalia, RFI, GS Rail, Terminali Italia e GS Retail</b>	Ritengono che la regolamentazione degli spazi pubblicitari sia in contrasto con la normativa vigente, e non sia supportata da motivazioni adeguate.	<b>Da respingere</b>
11	3	<b>GS Retail</b>	Propone di escludere la messa a disposizione di spazi per sale di accoglienza premium dall'ambito di applicazione di tale punto, anche in considerazione che non è un servizio che si presta all'individuazione di "livelli di servizio".	<b>Da respingere</b>
11	3	<b>GS Retail</b>	In subordine alla precedente proposta, GS Retail propone di precisare che nei contratti aventi ad oggetto la locazione di sale di accoglienza premium, i canoni dovranno essere allineati alle condizioni di mercato.	<b>Da respingere</b>
11	4	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Osservano che i servizi di accoglienza e assistenza oggi presenti nelle stazioni, così come organizzati e concepiti dalle imprese ferroviarie che operano nel mercato AV, non sono rivolti alla generalità dell'utenza; essi pertanto non hanno il carattere di servizi "indispensabili". Propongono pertanto di cancellare la disposizione in esame.	<b>Da respingere</b>
11	5	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Sostengono che l'individuazione di elementi da prendere in considerazione per la risoluzione di controversie, come quelli elencati nella disposizione in esame, dovrebbe essere correlata a specifici parametri di assegnazione degli spazi, altrimenti l'attività dell'Autorità assumerebbe "natura allocativa, fuoriuscendo ... dalle specifiche finalità ad essa attribuite."	<b>Da respingere</b>
11	5	<b>Italo-NTV</b>	Modifiche consequenziali rispetto a quelle proposte con riferimento al punto 11.1.	<b>Da respingere</b>
11	5	<b>GS Retail</b>	Stesse argomentazioni del primo contributo di GS Retail relativo al punto 11.1.	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
11	6	RFI, GS Rail e Terminali Italia	<p>a) Osservano che, sulla base della soglia individuata nella disposizione in esame (stazioni passeggeri con più di 50 treni al giorno con fermata commerciale), "gli impianti coinvolti si attesterebbero nell'ordine di oltre 700" di cui una parte non dispone di spazi dedicati alla biglietteria tradizionali (circa 450) ovvero a sale di accoglienza e assistenza. Propongono pertanto di precisare che non vi è un obbligo di prevedere, in tutte le stazioni oggetto del piano di utilizzo, la disponibilità di spazi per biglietteria non automatica e per servizi di accoglienza e assistenza.</p> <p>b) Propongono di prevedere, in alternativa alla pubblicazione dei dati relativi ai treni in partenza e in arrivo nella stazione e alle superfici affidate in utilizzo alle imprese ferroviarie, la possibilità di fornire tali dati al gestore dell'infrastruttura, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 5 del Regolamento con riferimento alla pubblicazione della descrizione dell'impianto di servizio.</p>	<b>Da accettare, con modifiche</b>
11	6	Italo-NTV	<p>a) Per evitare incertezze, propone di specificare meglio cosa si intende per fermata commerciale (che comprende i treni a venti origine, termine e transito) e che per treni passeggeri in arrivo ed in partenza debbano intendersi rispettivamente treni al termine e all'inizio del servizio commerciale.</p> <p>b) Modifiche consequenziali rispetto a quelle proposte con riferimento al punto 11.1.</p> <p>c) Propone di specificare che il piano di utilizzo debba tener conto della configurazione della stazione e delle relative vie di accesso e flusso, e debba essere tempestivamente aggiornato in caso di modifiche della suddetta configurazione.</p> <p>d) Propone di prevedere un obbligo di "fornire tempestivamente il piano di utilizzo" e le informazioni relative al numero di treni ed alla superficie affidata in utilizzo alle IF l'anno precedente, in relazione anche ad una stazione passeggeri con 50 o meno treni al giorno con fermata commerciale, qualora un IF ne faccia espressa richiesta.</p>	<b>Da accettare, con modifiche</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
11	6	GS Retail	<p>a) Evidenzia che la genericità dell'espressione di "impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari" potrebbe comportare indeterminatezza nella individuazione dei soggetti interessati.</p> <p>b) Propone che nel piano di utilizzo vengano individuati soltanto gli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario, e non anche quelli destinati ad attività commerciali (tra i quali, secondo GS Retail, rientrano le sale accoglienza premium).</p> <p>c) Propone che il piano di utilizzo distingua tra spazi già dati in godimento alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari (escluse le sale di accoglienza premium), indicando anche la data di scadenza dei rispettivi rapporti contrattuali in essere, e gli ulteriori spazi da mettere a disposizione.</p> <p>d) Propone che il piano di utilizzo distingua tra spazi di accoglienza e assistenza ad accesso riservato, da quelli ad accesso libero.</p> <p>e) Propone di specificare che l'obbligo, per il gestore di stazione passeggeri, di pubblicare entro il 30 giugno i dati relativi all'anno precedente (numero di treni in arrivo e in partenza, ecc.) è limitato ai dati nella diretta disponibilità del gestore stesso.</p> <p>f) Evidenzia che la disposizione in esame, non chiarendo quali siano i termini entro i quali le imprese interessate devono manifestare il loro interesse per gli spazi disponibili, né se tale manifestazione di interesse sia vincolante, espone il gestore degli spazi ad una inaccettabile incertezza sulla loro allocazione. In particolare, la clausola di recesso anticipato, che prevede che gli spazi vengano liberati se le imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari decidono di servirsene per allestire strutture funzionali al trasporto ferroviario, riduce l'appetibilità di tali spazi per le attività commerciali e disincentiva conseguentemente i relativi investimenti, senza per contro garantire una effettiva utilizzazione da parte delle imprese ferroviarie. Propone pertanto di cancellare la disposizione che prevede l'introduzione della suddetta clausola.</p>	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>

### 2.12.3 Valutazioni

Occorre premettere che, con sentenza 5534/2019, il Consiglio di Stato ha rigettato i ricorsi presentati da GS Rail e GS Retail con riferimento alle misure 10.6.1 e 10.6.2 della delibera 70/2014 confermandone i contenuti. Il testo di tali misure è pertanto confluito, con limitate modifiche, nei punti 1 e 2 della misura 11 in esame.

Per quanto riguarda le osservazioni presentate nel corso della consultazione, si conviene con l'opportunità di introdurre la definizione di "*impresa operante nei servizi passeggeri ferroviari*", che viene quindi aggiunta tra le definizioni nella misura 2. Rispetto invece alle presunte criticità del criterio di pari e adeguata visibilità e accessibilità individuato al **punto 1**, si evidenzia come il Consiglio di Stato (sentenza citata, in particolare il paragrafo 7), abbia giudicato tale criterio legittimo nell'ottica di garantire una effettiva parità di accesso delle imprese ferroviarie (di seguito: IF) alle infrastrutture ferroviarie.

Si condivide l'opportunità, al fine di migliorare la chiarezza del **punto 1**, di modificare il riferimento ai "servizi di biglietteria (BSS e non)" in "servizi di biglietteria (automatica e non)". Con riferimento invece:

- alla proposta di individuazione da parte dell'Autorità di criteri più precisi e specifici rispetto al principio della pari e adeguata visibilità e accessibilità, si evidenzia come all'Autorità spetti, ai sensi dell'articolo 13, comma 13, del d.lgs. 112/2015, definire i criteri relativi all'accesso ai servizi ferroviari *"sulla base delle misure di cui*

*all'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE", ossia sulla base del Regolamento. Il Regolamento all'articolo 11 stabilisce che "gli operatori dell'impianto di servizio possono stabilire criteri di priorità per l'assegnazione di capacità nel caso di richieste confliggenti di accesso agli impianti di servizio (...) quando tali richieste non possono essere soddisfatte in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento". La decisione di individuare dei criteri generali, quali quello della pari e adeguata accessibilità e visibilità, lasciando all'operatore dell'impianto di servizio la possibilità di individuare criteri più specifici appare dunque coerente, da un lato, con i poteri conferiti all'Autorità dall'ordinamento nazionale (il citato articolo 13, comma 13, del d.lgs. 112/2015, oltre all'articolo 37, comma 2, lettera a), del d.l. 201/2011), dall'altro con la sfera di autonomia riconosciuta dal Regolamento all'operatore dell'impianto di servizio;*

- alla proposta di stabilire che il principio di adeguata visibilità debba ritenersi soddisfatto laddove il gestore di stazione passeggeri ricorra all'implementazione di idonea ed efficace segnaletica di orientamento, si osserva come ciò equivarrebbe ad ammettere la generale possibilità di collocare le biglietterie ed i servizi di assistenza e accoglienza ai passeggeri in aree distanti dalle vie di accesso ai binari, con l'unica accortezza di posizionare della segnaletica di orientamento lungo tali vie di accesso. La proposta appare pertanto palesemente inaccettabile.

Ancora sul punto 1, in merito alle successive:

- proposta di estendere il principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità anche alle stazioni non servite dall'IF "in conformità a quanto previsto dalla delibera 66/2015", si evidenzia come gli impegni di RFI approvati dall'Autorità con delibera n. 66/2015 prevedano spazi minimi garantiti per BSS e desk informativi anche nel caso in cui la richiesta della IF riguardi stazioni in cui la stessa non svolge o non ha programmato servizi di trasporto ferroviario, anche se in misura inferiore rispetto alle stazioni in cui l'IF offre o ha programmato servizi (1 sola unità anziché 2 o più – sia con riferimento alle BSS che ai desk informativi). Non è prevista analoga previsione per biglietterie non automatiche. Ferma restando ovviamente la validità di tali impegni, e pur ritenendo applicabili le disposizioni dell'articolo 13, comma 2, e ss. del d.lgs. 112/2015 e del Regolamento anche con riferimento alle stazioni passeggeri in cui l'IF non svolge il proprio servizio né ha ancora maturato l'intenzione di svolgerlo, si ritiene tuttavia che il principio di pari e adeguata accessibilità e visibilità non possa essere generalizzato anche a tali stazioni. Per tali stazioni infatti l'assegnazione di spazi tali da garantire pari visibilità, e quindi eventualmente anche in misura più che proporzionale rispetto al bacino di utenza, non appare essere necessaria per consentire il dispiegarsi di una concorrenza effettiva nel settore;
- proposta di stabilire che la pari e adeguata visibilità e accessibilità sia garantita non solo con riferimento alla stazione nel suo complesso, ma anche con riferimento "a ciascuna area appositamente individuata all'interno della stazione", si ritiene che tale modifica renderebbe la disposizione per un verso eccessivamente vaga (non essendo chiaro cosa si intenda per "area appositamente individuata") per un altro eccessivamente specifica: quello che infatti rileva per favorire la concorrenza tra le imprese ferroviarie è che la pari visibilità e accessibilità sia rispettata con riferimento alla stazione passeggeri nel suo complesso;
- proposta di integrare il principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità stabilendo che esso si applica "in relazione a ciascun specifico segmento di offerta commerciale (a mercato/universale) in cui opera la singola impresa", essa appare poco chiara. La misura, nella formulazione posta in consultazione, richiede che le imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri abbiano pari visibilità. Poiché la stazione passeggeri non è articolata in parti o aree distinte per segmento di offerta commerciale, l'integrazione proposta appare poco comprensibile;
- proposta di precisare che l'assegnazione degli spazi "dovrà avvenire in ossequio al principio di più che proporzionalità rispetto al traffico fornito", si evidenzia che – come evidenziato nella parte motivazionale della delibera n. 70/2014 (paragrafo 10.5) – il superamento del principio di proporzionalità potrebbe essere necessario in taluni casi per raggiungere un comparabile livello di visibilità tra le imprese ferroviarie. Non si può tuttavia sostenere che la "non proporzionalità" tra spazi e bacino di utenza sia sempre necessaria, essendo soltanto funzionale a garantire il principio di pari visibilità.

Di nuovo sul punto 1, rispetto invece:

- all'osservazione che l'ampliamento dei beneficiari a ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri, oltre a non circoscrivere chiaramente questa ulteriore tipologia di imprese, è ingiustificato dal momento che i servizi offerti da GS Retail sono ancora meno funzionali e necessari alla loro attività, si osserva che la funzionalità e necessarietà va valutata, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015,

rispetto "all'esercizio ferroviario"; posto che gli spazi per i servizi di biglietteria, ad esempio, rientrano tra le strutture necessarie all'esercizio ferroviario, come stabilito dall'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, si ritiene che eventuali operatori distinti dalle imprese ferroviarie che offrano servizi di biglietteria, sulla base di accordi commerciali con le imprese stesse, e che richiedano l'assegnazione di spazi in stazione per esercitare tale attività, debbano beneficiare di un trattamento analogo a quello delle imprese ferroviarie;

- alla considerazione che le sale di accoglienza, rivolte non alla generalità dei viaggiatori ma solo ad una limitata porzione di essi, non facciano parte delle "strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario" di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, si ritiene tale considerazione non condivisibile anche alla luce della sentenza del Consiglio di Stato n. 5534/2019 che, in particolare al paragrafo 4.2, ha riconosciuto l'evidente nesso di strumentalità tra l'offerta dei servizi di trasporto ferroviari e la gestione di spazi di accoglienza, e la circostanza che un servizio di trasporto sfornito di adeguate postazioni e servizi di accoglienza è suscettibile di essere considerato un servizio meno appetibile per l'utenza, soprattutto per il segmento dei servizi Alta Velocità, che si rivolge specialmente ad un'utenza business; inoltre al paragrafo 3.3 ha osservato che la legislazione vigente in materia, incluso l'articolo 13, comma 2, lettera a), citato, prevede "non soltanto il diritto delle imprese ferroviarie di accedere alle infrastrutture indispensabili per l'erogazione del servizio di trasporto ferroviario, ma anche il diritto – sia pure non incondizionato – di poter condividere, in condizione di parità con gli altri concorrenti, le installazioni strumentali ed accessorie, che permettono alle imprese ferroviarie di offrire migliori servizi agli utenti e quindi di concorrere nel mercato di riferimento"; per le stesse motivazioni, si ritiene non accoglibile la proposta di eliminare il **punto 4** della misura in esame;
- alla proposta, in subordine alla precedente, di fissare un limite alla superficie cui le imprese ferroviarie hanno diritto per i servizi di accoglienza e assistenza (limite dato dalla proporzione tra utilizzatori delle *lounge* rispetto al numero di frequentatori della stazione, fermo restando che la superficie eccedente il predetto limite potrà comunque essere offerta "a normali condizioni di mercato"), appare più ragionevole che la decisione sulla ripartizione degli spazi disponibili tra le varie attività venga assunta, nel rispetto del principio di adeguatezza, dal gestore di stazioni passeggeri previa consultazione dei soggetti interessati, e fermo restando la possibilità di un intervento diretto dell'Autorità caso per caso su richiesta delle parti interessate, come previsto anche dal punto 11.5 del presente atto di regolazione.

Con riferimento alle osservazioni pervenute sul **punto 2**, si evidenzia che anche per gli spazi pubblicitari valgono considerazioni analoghe a quelle sopra esposte con riferimento agli spazi di accoglienza, tenuto conto della "*particolare leva concorrenziale che la pubblicità assume quando è svolta nei luoghi in cui queste [le imprese ferroviarie] svolgono i propri servizi, suscettibile di alterare il confronto tra operatori concorrenti ove esso non fosse accessibile in condizioni di parità a tutte le imprese ferroviarie*" (sentenza del Consiglio di Stato n. 5534/2019 citata, paragrafo 5). D'altra parte, si ritiene che il riferimento a "*condizioni economiche sostenibili*", contenuto nella misura 10.6.2 della delibera n. 70/2014 e ripreso testualmente nel Documento, debba essere eliminato, in considerazione della circostanza che, come osservato dal Consiglio di Stato (sentenza n. 5534/2019 citata, paragrafo 7) tale riferimento va interpretato alla luce dell'articolo 31, comma 7, della direttiva 2012/34/UE, secondo cui "*il canone richiesto... per la prestazione dei servizi... non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole*", concetto già ripreso nel successivo punto 3, lettera b), della misura in esame. Viene inoltre precisato che il punto 2 si riferisce non solo alle imprese ferroviarie, ma anche alle altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, in quanto l'importanza di queste ultime in seno al mercato è in fase evidentemente crescente, a beneficio dello sviluppo dell'intermodalità nel settore del trasporto passeggeri e del sistema della mobilità nel suo complesso.

Rispetto al **punto 3** ed al contributo che ritiene che il servizio fornito dal gestore della stazione alle imprese ferroviarie in merito alle sale di accoglienza *premium*, consistente nella semplice messa a disposizione di spazi che poi sono gestiti esclusivamente dal locatario, non si presti all'individuazione di "*livelli di servizio*", si osserva come la possibilità di prevedere "*livelli di servizio*" volti a garantire la qualità, anche nel caso in cui il servizio consista nella messa a disposizione di spazi da utilizzare per i servizi di biglietteria ecc., è confermata dagli impegni assunti al riguardo da RFI e approvati con delibera n. 66/2015. Inoltre, rispetto alla proposta – in subordine alla precedente – di precisare che nei contratti aventi ad oggetto la locazione di sale di accoglienza *premium*, i canoni dovranno essere allineati alle condizioni di mercato, si osserva che – posto che le sale di accoglienza *premium* rientrano nel perimetro delineato dall'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015 – ai relativi canoni si applica il principio di cui all'articolo 17, comma 10, del citato decreto (questi non possono, cioè, superare il costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole. Nella valutazione della ragionevolezza del profitto dovrà comunque tenersi evidentemente conto delle condizioni di mercato che sussistono per la locazione commerciale delle aree in questione).

Si è ritenuto inoltre opportuno precisare che i contratti cui si fa riferimento in tale punto 3 sono quelli riconducibili ai servizi di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015.

Con riferimento al **punto 5** ed al contributo secondo il quale l'individuazione di elementi da prendere in considerazione per la risoluzione di controversie, come quelli elencati nella disposizione in esame, dovrebbe essere correlata a specifici parametri di assegnazione degli spazi, altrimenti l'attività dell'Autorità assume "*natura allocativa, fuoriuscendo ... dalle specifiche finalità ad essa attribuite*", si osserva come – benché indubbiamente la risoluzione di eventuali controversie deve prendere le mosse da un esame del rispetto dei principi e criteri individuati dalla normativa (quali il principio dell'accesso equo e non discriminatorio), dalla regolazione dell'Autorità (il principio della pari e adeguata accessibilità e visibilità), e dal gestore di stazione passeggeri, nel caso costui abbia individuato criteri di priorità come previsto dall'articolo 11 del Regolamento – tali principi e criteri lasciano in alcuni casi dei margini di indeterminatezza, e in tali casi può risultare necessario prendere in considerazione elementi ulteriori, come quelli indicati nella disposizione in esame o nell'articolo 14 del Regolamento, per pervenire ad una decisione equa. Né appare possibile tradurre i suddetti principi e criteri in "*specifici parametri*" che consentano sempre di stabilire, in modo automatico, come assegnare gli spazi contesi.

Infine, relativamente al **punto 6**, in merito:

- alla proposta di riformulare la disposizione in modo da chiarire che il piano di utilizzo non necessariamente debba prevedere la presenza di spazi per biglietterie non automatiche e per accoglienza e assistenza, si osserva che la disposizione in questione ha ad oggetto un obbligo informativo, e dunque di per sé non implica che il gestore della stazione passeggeri debba offrire determinati spazi; riguardo alla connessa osservazione secondo cui gli impianti coinvolti si attesterebbero nell'ordine di oltre 700, si ritiene, al fine di ridurre l'onerosità del processo di sviluppo dei piani di stazione e considerato che la fase di consultazione è quella di gran lunga più onerosa, di limitare tale fase alle sole stazioni, tra quelle oggetto del punto 6, in cui è presente almeno un servizio di tipo *Open Access* o che sono asservite o attigue ad uno scalo aeroportuale;
- alla proposta di prevedere, in alternativa alla pubblicazione dei dati relativi ai treni in partenza e in arrivo nella stazione e alle superfici affidate in utilizzo alle imprese ferroviarie, la possibilità di fornire tali dati al gestore dell'infrastruttura, coerentemente con quanto previsto dall'articolo 5 del Regolamento con riferimento alla pubblicazione della descrizione dell'impianto di servizio, la stessa appare meritevole di accoglimento;
- alla proposta di specificare meglio cosa si intenda per fermata commerciale (che comprende i treni aventi origine, termine e transito) e che per treni passeggeri in arrivo ed in partenza debbano intendersi rispettivamente treni al termine e all'inizio del servizio commerciale, si osserva come la prima specificazione appaia superflua, mentre la seconda può essere utile in quanto alcuni treni proseguono il loro percorso dopo aver terminato il servizio commerciale;
- alla proposta di specificare che il piano di utilizzo debba tener conto della configurazione della stazione e delle relative vie di accesso e flusso, e debba essere tempestivamente aggiornato in caso di modifiche della suddetta configurazione, si osserva come la stessa sembri esplicitare quello che può essere considerato un corollario necessario del principio di adeguata visibilità e accessibilità. Benché condivisibile, non appare una integrazione necessaria;
- alla proposta di prevedere un obbligo di "fornire tempestivamente il piano di utilizzo" e le informazioni relative al numero di treni ed alla superficie affidata in utilizzo alle IF l'anno precedente, in relazione anche ad una stazione passeggeri con 50 o meno treni al giorno con fermata commerciale, qualora un IF ne faccia espressa richiesta, si osserva che non appare ragionevole subordinare l'obbligo di predisporre il piano di utilizzo, e gli oneri connessi, ad una semplice richiesta della IF;
- alla proposta che nel piano di utilizzo vengano individuati soltanto gli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario, e non anche quelli destinati ad attività commerciali, si ritiene che la stessa non sia condivisibile, in quanto appare ragionevole che la consultazione abbia ad oggetto anche l'individuazione di una corretta proporzione tra spazi per servizi funzionali al trasporto ferroviario e spazi destinati alle attività commerciali, e la ripartizione degli spazi disponibili tra queste due tipologie di attività;
- alla proposta che il piano di utilizzo distingua tra spazi già dati in godimento alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, indicando anche la data di scadenza dei rispettivi rapporti contrattuali in essere, e gli ulteriori spazi da mettere a disposizione, si ritiene la stessa condivisibile, in quanto consente al potenziale richiedente di avere cognizione degli spazi attualmente disponibili e di quelli che si renderanno disponibili, e con quale tempistica (ferma restando la possibilità di presentare richiesta anche qualora non vi siano spazi

disponibili). Si inserisce quindi la modifica suggerita, con una opportuna graduazione in relazione alla presenza o meno di servizi di tipo *Open Access* e della contiguità con scali aeroportuali, nel testo del punto 6 della misura in esame, testo che è stato conseguentemente oggetto di una revisione complessiva volta anche ad esplicarne maggiormente il contenuto;

- alla proposta che il piano di utilizzo distingua tra spazi di accoglienza e assistenza ad accesso riservato, da quelli ad accesso libero, si ritiene la stessa condivisibile, per distinguere le sale d'attesa tradizionali (nei pochi casi in cui ve ne siano ancora) e le "sedute" a libero accesso dagli spazi che possono essere richiesti per servizi di accoglienza riservati ai clienti di una o più imprese ferroviarie (o a specifiche categorie di tali clienti). Si inserisce quindi la modifica suggerita nel testo della misura;
- alla proposta di specificare che l'obbligo, per il gestore di stazione passeggeri, di pubblicare entro il 30 giugno i dati relativi all'anno precedente (numero di treni in arrivo e in partenza, ecc.) è limitato ai dati nella diretta disponibilità del gestore stesso, si ritiene la stessa accoglibile;
- all'osservazione che la disposizione in esame, non chiarendo quali siano i termini entro i quali le imprese interessate devono manifestare il loro interesse per gli spazi disponibili, né se tale manifestazione di interesse sia vincolante, esponga il gestore degli spazi ad una inaccettabile incertezza sulla loro allocazione (in particolare la clausola di recesso anticipato), la disposizione è stata integrata prevedendo la possibilità per il gestore di stazione passeggeri di stabilire condizioni volte a tutelare le sue legittime aspettative circa i propri futuri ricavi e l'utilizzo degli spazi, in analogia a quanto previsto per il gestore dell'infrastruttura dall'articolo 22, comma 7, del d.lgs. 112/2015. Inoltre, è stato stabilito, in maggiore coerenza con la tempistica prevista dall'articolo 24 comma 2 del d.lgs. 112/2015, che l'obbligo per il gestore di stazione passeggeri di esercitare la clausola di recesso sorge solo nel caso in cui la richiesta di spazi funzionali al trasporto ferroviario sia presentata con un anticipo di 7 mesi rispetto all'avvio del primo orario di servizio cui la richiesta si riferisce.

## 2.13 Misura 12 – Servizi di manovra: sistema di monitoraggio della qualità, tariffe e stazioni di confine

### 2.13.1 Contenuti del Documento

La misura 12 del Documento regola i servizi di manovra, con particolare riferimento al sistema di monitoraggio della qualità, alle tariffe ed alle stazioni di confine, riprendendo con i punti da 12.2 a 12.4 quanto già previsto dalle misure 9 e 10 della delibera dell'Autorità n. 18/2017 (che viene interamente abrogata), nonché dalla misura 11.6.1 (che viene abrogata) della delibera dell'Autorità n. 70/2014, estendendone l'ambito di applicazione ed integrandone il contenuto.

### 2.13.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
12	1	Trenitalia	Si chiede di esplicitare che la fornitura del servizio di manovra è inteso come fornitura a favore di terzi.	<b>Da respingere</b>
12	1	Fercargo	Si chiede di fissare la soglia di traffico, al di sotto del quale l'Autorità ha già ritenuto non strategico il servizio di manovra ivi prestato, al solo livello annuale. Si richiede inoltre che, su richiesta motivata dei soggetti interessati, l'Autorità faccia decadere tale deroga.	<b>Da respingere</b>
12	2	Adriafer	L'operatore del servizio di manovra, prima della fornitura del servizio, richiede la firma di un'offerta commerciale (completa anche degli SLA) da parte del richiedente il servizio.	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
12	2	<b>Adriafer</b>	Chiede che l'operatore di impianto individui oltre le fasce orarie di punta, di media o di morbida anche le giornate di punta, di media o di morbida della settimana. Propone che gli SLA definiti nel documento di consultazione, ripresi a loro volta da quanto in precedenza garantito da RFI con il PIR, debbano essere sempre coordinati o meglio esclusivamente riferiti a quanto indicato all'interno del M53 di comprensorio.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	2	<b>Adriafer</b>	Ritiene che l'operatore dei servizi di manovra dovrebbe avere la facoltà di prevedere nel contratto un sistema di penali a carico dell'Impresa Ferroviaria per il mancato rispetto dei quantitativi di treni programmati, per i quali l'operatore dei servizi di manovra garantisce la messa a disposizione di adeguate risorse al fine di garantire la sostenibilità economica del servizio offerto.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	2	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	In relazione alla lettera a), precisano che è il GI a redigere a propria cura il prospetto "M53 Manovre Integrato" ove sono riportati orari, indicazioni e prescrizioni cui l'operatore dei servizi di manovra deve conformarsi nel redigere un proprio programma comprensivo degli orari dei treni, delle operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, delle finestre temporali di carico e scarico dei convogli (nel caso di traffico merci) e le rispettive responsabilità. L'operatore dei servizi manovra deve garantire il rispetto sia del prospetto "M52 Manovre Integrato" sia del prospetto da esso stesso redatto. Ritengono che l'individuazione delle tre fasce orarie possa essere effettuata solo dal GI. In relazione alla lettera b), evidenziano che il limite dell'avvio della manovra del treno entro 15' dall'arrivo dello stesso è da intendersi come regola generale fatte salve diverse tempistiche indicate nel prospetto "M53 Manovre Integrato".	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	2	<b>Mercitalia Logistics</b>	Propone di sostituire il termine "programmate" con "assegnate" in quanto l'assegnazione in gestione operativa non è programmabile. Propone inoltre di ridurre a 60' il margine di tolleranza consentito per l'effettuazione della manovra. Propone di stabilire l'obbligo per l'operatore del servizio di manovra di rideterminare i criteri di priorità cui si dovrà attenere.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	2	<b>Fercargo</b>	Ritiene che il riferimento la rilevazione della qualità debba essere svolta con riferimento ai carri e non ai treni, per includere i casi nei quali viene lavorato materiale non coinvolto nell'effettuazione di un treno (singoli locomotori o carri). Suggerisce di "definire l'M53 di impianto o l'M53 comprensoriale a prescindere dall'arrivo o dalla partenza di treni e di misurare la qualità rispetto a tale M53 stesso". Ritiene che "lo schema di manovra non debba (...) essere eccessivamente irrigidito, anche per consentire alla manovra di "recuperare" ritardi in arrivo dei treni". Ritiene inoltre che debbano essere "responsabilizzati" tutti i soggetti della catena che possono incidere sulla regolarità della manovra (p.es. handling, MTO, spedizione, attività doganali).	<b>Da respingere</b>
12	2	<b>DB Cargo Italia</b>	Chiede un cambio di denominazione per M53 in M53 di impianto o di comprensorio.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
12	2	<b>DB Cargo Italia</b>	Ritiene che tutti gli attori coinvolti nel processo di manovra debbano essere tenuti al rispetto dell'M53 (di impianto o comprensoriale) e debbano rispondere individualmente di eventuali ritardi.	<b>Da respingere</b>
12	2	<b>DB Cargo Italia</b>	Viene richiesto di specificare che la penale prevista a carico dell'operatore del servizio di manovra è pari ad una percentuale del corrispettivo per singolo servizio di manovra richiesto.	<b>Chiarimento</b>
12	2.a)	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Propone di aggiungere alla lettera a) - che prevede la redazione dell'M53 integrato prima dell'avvio del servizio - una lettera a1) che preveda per gli impianti complessi quali gli interporti la redazione di un "M53 integrato di comprensorio".	<b>Da respingere</b>
12	2.a)	<b>AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno Fercargo Manovra</b>	Propongono che il documento da utilizzarsi per la programmazione del servizio sia il documento denominato M53 di comprensorio. Tale documento è redatto in accordo tra GI e GU (quest'ultimo in quanto unico a conoscere le necessità dei terminalisti). Propongono inoltre di eliminare la suddivisione in fasce orarie, considerato che il traffico può notevolmente cambiare anche da una settimana all'altra.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	2.a)	<b>Trenitalia</b>	Propone di adeguare la disposizione alla prassi vigente, secondo cui l'M53 integrato viene compilato dal GI ad ogni cambiamento o modifica dell'orario dei treni, sulla base dei programmi presentati dai richiedenti i servizi e dall'operatore dei servizi di manovra.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	2.b)	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Propone di aggiungere alla lettera b) - che definisce i limiti di tempo per l'avvio delle operazioni di manovra - una lettera b1) che preveda per gli impianti complessi quali gli interporti una condivisione della responsabilità sui ritardi tra tutti gli attori.	<b>Da respingere</b>
12	2.b)	<b>AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno Fercargo Manovra</b>	La tempistica da rispettare dovrebbe essere quella preventivamente concordata in funzione delle esigenze del terminal e riportata nell'M53 di comprensorio. Propongono di lasciare al GU la definizione di una politica di gestione dei ritardi, in quanto si tratta di gestione molto complessa (essa risente dei frequenti ritardi dei treni merci, risultanti dalla priorità riconosciuta ai treni passeggeri nella gestione della circolazione) e che risulta più efficiente se lasciata alla contrattazione commerciale, in quanto può tenere in considerazione le diverse politiche di gestione dei ritardi tra i richiedenti servizi e i rispettivi clienti.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	2.b)	<b>HUPAC</b>	Propone di chiarire che il tempo massimo di 15', entro cui l'operatore del servizio di manovra deve avviare le operazioni di introduzione del treno nell'impianto di destinazione, si riferisce all'orario indicato nel prospetto M53 integrato.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	2.b)	<b>Fercargo</b>	Stessa proposta di FerCargo Manovra e delle AdSP di Venezia - La Spezia - Genova e Livorno, anche se per motivazioni parzialmente diverse.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
12	2.b)	Trenitalia	La tempistica da rispettare dovrebbe essere quella preventivamente concordata con il GI.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
12	2.c)	Unione Interporti Riuniti	Propone di aggiungere alla lettera c) - che definisce il rispetto della tempistica definita nell'M53 integrato per le operazioni di estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione - una lettera c1) che preveda per gli impianti complessi quali gli interporti una condivisione della responsabilità sui ritardi tra tutti gli attori.	Da respingere
12	2.c)	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno Fercargo Manovra	Sostituire "M53 integrato" con "M53 di Comprensorio".	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
12	2.d)	Unione Interporti Riuniti	Propone di aggiungere alla lettera d) - che definisce i limiti di tempo per lo svolgimento delle operazioni di manovra per le tracce in "gestione operativa" - una lettera d1) che preveda per gli impianti complessi quali gli interporti una condivisione della responsabilità sui ritardi tra tutti gli attori.	Da respingere con precisazioni testuali all'interno del Documento
12	2.d)	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno Fercargo Manovra	Osservano che le tracce in "gestione operativa" non sono in genere contenute all'interno della programmazione anche in considerazione della possibilità che il numero di quattro giorni previsti dal GI RFI potrebbe essere differente per altri GI.	Da accettare, con modifiche
12	2.d)	Fercargo	Si ritiene che la generazione di penali debba essere rivista in funzione dei singoli impianti e che debbano essere implementati dei sistemi di monitoraggio informatico che permettano la risoluzione di conflitti tra le parti in merito alle attribuzioni dei ritardi.	Da respingere
12	3	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Ritengono eccessivamente onerosa la cadenza mensile per la pubblicazione dei tempi registrati e ne propone la pubblicazione solo qualora abbiano causato ritardi. Propongono di individuare indici alternativi.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
12	3	Trenitalia	Propone di cancellare l'obbligo di pubblicazione dei tempi registrati con cadenza mensile, in quanto ritenuto troppo oneroso e che il sistema di controllo debba essere previsto esclusivamente nel caso in cui il servizio di manovra sia fornito a terzi.	Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento
12	3	Fercargo	Propone di modificare da "mensile" a "semestrale" la cadenza con la quale gli operatori di servizi di manovra pubblicano i tempi registrati sui propri siti web.	Da accettare, con modifiche

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
12	3	<b>AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno Fercargo Manovra</b>	Propongono di modificare la cadenza per la pubblicazione dei tempi da mensile a semestrale e di non pubblicare i dati per singolo utente (ritenuti commercialmente sensibili e poco utili).	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	3	<b>HUPAC</b>	Propone di modificare la cadenza per la pubblicazione dei tempi da mensile in trimestrale e di pubblicare tali dati anche su altri siti di categoria ed associativi.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	3	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Per i "contesti complessi quali sono gli interporti", propone di introdurre una cadenza semestrale invece che mensile per la pubblicazione dei tempi di espletamento delle attività del servizio di manovra.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	4	<b>Mercitalia Logistics</b>	Negli obblighi di pubblicazione delle tariffe, propone di sostituire il riferimento ai servizi "ove presenti" con "ove le condizioni infrastrutturali lo consentono", per evitare che l'operatore di manovra possa intendere come facoltativa l'esecuzione di alcuni dei servizi indicati. Si propone inoltre, in coerenza con le disposizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario, che l'immobilizzazione debba intendersi inclusa nel servizio di manovra.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	5	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Propongono di specificare che la fornitura diretta del servizio di manovra nelle stazioni di confine da parte del gestore dell'infrastruttura possa essere svolta anche "tramite società da esso controllate", in linea con quanto previsto dal d.lgs. 50/2016. Propongono di sostituire "regime di prestazione in proprio" con "regime di autoproduzione", al fine di comprendere anche la "produzione del servizio in favore della società controllante o delle società controllate".	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	5	<b>Fercargo</b>	Nella definizione delle modalità secondo le quali può essere offerto il servizio di manovra nelle stazioni di confine, propone di sostituire "può" con "deve".	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	5	<b>AdSP MAO Trieste</b>	- Chiede di esplicitare tra i principi definiti al punto 4.1 del documento di consultazione, l'obiettivo primario della massima efficienza ed economicità alla base della scelta dell'organizzazione della stazione di confine.	<b>Da respingere</b>
12	5	<b>Captrain Italia</b>	Nella definizione delle modalità secondo le quali può essere offerto il servizio di manovra nelle stazioni di confine, propone di sostituire "può" con deve".	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	5	<b>DB Cargo Italia</b>	Chiede che la previsione regolatoria relativa all'organizzazione del servizio nelle stazioni di confine sia limitata alle sole stazioni non attrezzate per la "continuità territoriale" come definita da DB Cargo ossia non attrezzate alla circolazione dei veicoli ferroviari che sono autorizzati a circolare sulle reti di entrambi i Gestori dell'infrastruttura confinanti.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
12	5	<b>DB Cargo Italia</b>	Nel caso in cui venga prevista l'individuazione di un GU, ai sensi della proposta misura 13, nella stazione di confine è necessario che vengano preventivamente delimitate le aree ove le imprese ferroviarie possono svolgere le manovre di "continuità" territoriale tramite consultazione delle IF interessate.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>
12	5.a)	<b>Fercargo</b>	Chiede di inserire l'aggettivo "calmierate" dopo il sostantivo "tariffe"	<b>Da respingere</b>
12	5.b)	<b>Fercargo</b>	Chiede l'autodichiarazione dei soggetti che si avvalgono dell'autoproduzione prima del bando di gara.	<b>Da respingere</b>
12	5.b)	<b>Captrain Italia</b>	Chiede che venga tutelata la possibilità di esercitare l'autoproduzione e sottolinea l'importanza della "responsabilità del GI nel coordinamento delle attività di manovra affidate in outsourcing a tutela di neutralità e qualità".	<b>Da accettare, con modifiche</b>
12	5.b)	<b>DB Cargo Italia</b>	Chiede un chiarimento sull'applicazione o meno del CCNL attività ferroviarie come condizione dei capitolati di gara.	<b>Da respingere</b>
12	5.c)	<b>Fercargo</b>	Inapplicabilità dell'opzione c. Ritiene che l'opzione c) sia inapplicabile.	<b>Da respingere</b>
12	5.c)	<b>Captrain Italia</b>	Propone l'eliminazione, per le stazioni di confine, dell'obbligo per le IF organizzate per l'autoproduzione a fornire il servizio di manovra a IF non organizzate a tal fine nel rispetto di quanto previsto dalle norme e dall'atto di regolazione in consultazione.	<b>Da respingere</b>

### 2.13.3 Valutazioni

Con riferimento al **punto 1:**

- la definizione di "*operatore del servizio di manovra*" individua l'operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra riprendendo quindi la definizione riportata all'articolo 3, comma 1, lettera n), del d.lgs.112/2015, per la quale non si ritiene sia necessario provvedere ad ulteriori specificazioni, legate alla fornitura del servizio verso terzi oppure no;
- si ritiene necessario confermare la scelta di prevedere un doppio limite di traffico carri (mensile e annuale) al fine di non escludere operatori di servizio di manovra per i quali il limite di traffico annuale non possa essere raggiunto anche a fronte di rilevanti valori di traffico mensile a carattere stagionale (ad esempio per il traffico di cereali);
- si rappresenta, per quanto riguarda la richiesta che, pur in presenza di valori di traffico inferiori ai proposti valori soglia, le parti interessate possano richiedere all'Autorità di obbligare l'operatore di impianto di servizio ad applicare la specifica misura 12 (ricordando che le soglie definiscono diversi livelli di regolazione con l'intento di non determinare eccessivi oneri amministrativi per operatori di piccola dimensione a cui normalmente è correlato un modesto volume di traffico) che tutti gli operatori del servizio di manovra che operano su terminali merci con traffico non inferiore ai 2000 carri annui sono obbligati a rispettare gli obblighi del Regolamento e gli obblighi generali dell'atto di regolazione; per coloro che movimentano un traffico

inferiore ai 2000 carri annui è solamente possibile richiedere all'Autorità esenzione anche parziale dagli obblighi previsti nel Regolamento .

Con riferimento al **punto 2**,

- si ritiene, per quanto riguarda la proposta di prevedere l'obbligo, da parte del richiedente il servizio, della formale accettazione di un'offerta commerciale dell'operatore prima dell'inizio delle attività, che tale problematica sia relativa alla tipologia di rapporto commerciale e alla tempistica di sottoscrizione che il fornitore del servizio e il richiedente il servizio possono liberamente contrattare e che, quindi, rientri nell'ambito della regolazione economica;
- si ritiene che valga analoga considerazione in relazione alla proposta di introduzione di un sistema di penali a carico dell'IF che non rispetta i volumi di traffico contrattualizzati. In merito alle penali a carico dell'operatore per il mancato rispetto dei livelli di servizio minimi, non si ritiene necessario obbligare le parti a predisporre un sistema informatico per la gestione delle penali stesse, al fine di risolvere le controversie, ma la stessa formulazione della misura ne consente l'adozione come libero accordo tra le parti;
- appare opportuno, per evitare confusioni terminologiche, e anche tenendo conto di varie osservazioni, di utilizzare al posto del termine "M53 integrato", già utilizzato da RFI nelle proprie disposizioni con altra accezione, il termine "documento di programmazione";
- si ritiene opportuno accettare la proposta di prevedere la possibilità per l'operatore dei servizi di manovra di prevedere una diversa articolazione fasce di punta, media e morbida, nonché chiarire come gli SLA facciano sempre riferimento ai tempi di avvio delle operazioni di manovra riportati all'interno del documento di programmazione. Tali tempistiche sono individuate dall'operatore dei servizi di manovra in accordo con il richiedente servizio e tenendo conto dell'esigenza di garantire coerenza con l'assegnazione della capacità dell'infrastruttura e degli altri impianti di servizio; non sembra, inoltre, necessario prevedere una procedura diversa per la realizzazione del documento di programmazione negli impianti complessi quali interporti;
- si condivide l'opportunità di riferire i margini di tolleranza per l'avvio delle operazioni di manovra agli orari definiti nel documento di programmazione o all'effettivo arrivo del treno. Per quanto riguarda la possibilità d'introdurre tempistiche specifiche per i treni in gestione operativa è facoltà degli operatori coinvolti ipotizzare tale possibilità in impianti fortemente caratterizzati da traffico ad hoc;
- si ritiene corretto che il documento di programmazione faccia riferimento a quei movimenti di manovra legati alla partenza e arrivo di un treno, per i quali il fattore puntualità assume rilevanza, mentre in merito alla necessità che tutti gli attori coinvolti nel processo di manovra ferroviaria siano tenuti al rispetto del documento di programmazione, nel testo della misura si fa già riferimento agli attori coinvolti e quindi ad una loro implicazione nel rispetto del documento prima menzionato. La proposta di specificare che la penale prevista a carico dell'operatore del servizio di manovra è pari ad una percentuale del corrispettivo per singolo servizio di manovra richiesto pone in luce l'esigenza di formulare la disposizione in modo più chiaro.

Con riferimento al **punto 3**, si ritiene opportuno accogliere la modifica della cadenza con cui gli operatori dei servizi di manovra pubblicano i tempi registrati per l'espletamento delle attività del servizio di manovra, portandola da mensile ad almeno semestrale, al fine di stabilire un onere a cui tutti gli attori soggetti possano ottemperare senza particolari problemi. È stata inoltre indicata espressamente la tipologia di informazioni da pubblicare.

Con riferimento al **punto 4**, si ritiene opportuno specificare che i listini delle tariffe per determinate prestazioni sono pubblicati se le stesse prestazioni sono realmente fornite. Tra i suddetti servizi sono stati inseriti: immobilizzazione o messa a disposizione dell'IF di staffe fermacarri.

Con riferimento al **punto 5**:

- si ritiene opportuno innanzitutto chiarire che il servizio di manovra è organizzato secondo le modalità alternative elencate;
- si concorda, per l'opzione a), di consentire al GI l'espletamento delle operazioni di manovra tramite società da esso controllate, nei limiti di quanto consentito dalla normativa vigente in materia di affidamento in house;
- si rileva, per quanto riguarda alcune osservazioni relative all'inapplicabilità dell'opzione c), che in alcune stazioni di confine su territorio italiano il GI, già oggi, non garantisce più il servizio di manovra;

- si ritiene necessario, al fine di specificare la necessità che nelle stazioni di confine sia garantito il regolare proseguimento dei treni transfrontalieri (caratteristica principale di dette stazioni), elaborare una quarta opzione (opzione d) nello schema di atto di regolazione; tale opzione si presenta come una sintesi tra le opzioni a) e opzioni c) al fine di garantire su tutto l'arco della giornata il servizio di manovra in quelle stazioni in cui, a seguito delle dinamiche di mercato, il GI sta gradualmente riducendo la sua attività come operatore di manovra;
- è da sottolineare infine che:
  - a. sebbene l'opzione b) individui un unico affidatario del servizio di manovra (che può autorizzare su richiesta la prestazione in proprio di servizi), tale opzione non trova corrispondenza con il regime del Gestore Unico, individuabile esclusivamente nei comprensori ferroviari;
  - b. per quanto riguarda alcune condizioni dei possibili capitolati di gara, quali l'obbligo di applicazione del CCNL Attività ferroviarie, si evidenzia che queste non rientrano nell'ambito di tale procedimento di regolazione economica.

## 2.14 Misura 13 – Servizi di manovra: Gestore Unico

### 2.14.1 Contenuti del Documento

La misura 13 del Documento regola i servizi di manovra, con particolare riferimento alla possibilità di previsione del Gestore Unico per i comprensori che rispettano le condizioni individuate. Essa riprende quanto già previsto dalle misure 4.2 e da 5 a 8 della delibera dell'Autorità n. 18/2017 (che viene interamente abrogata), estendendone l'ambito di applicazione ed aggiornandone il contenuto.

### 2.14.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
13	1.b, nuovo, 4	Fercargo	Propone che sia possibile istituire/modificare/ revocare un regime di GU, tramite consultazione delle IF, anche: in impianti non facenti parte di un comprensorio; sotto le soglie di traffico indicate, consentendo all'operatore dell'impianto di servizio di presentare richiesta di esenzione dall'ambito di applicazione della misura, da valutare caso per caso (e non definita a priori in base ad una soglia). Chiede di chiarire se la misura si applica anche agli impianti gestiti dal GI.	<b>Da respingere</b>
13	1	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Propongono che sia prevista la facoltà per gli operatori comprensoriali, in accordo con il Gestore dell'Infrastruttura per i profili di interesse, di non prevedere un Gestore Unico qualora non lo ritenessero più necessario nei comprensori dove già presente.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
13	1	HUPAC	Propone di prevedere la possibilità di revocare il regime di Gestore Unico.	<b>Da accettare</b>
13	1	Unione Interporti Riuniti	Chiede di inserire, per comprensori ferroviari "interportuali", specifiche condizioni (più stringenti) anche in termini di traffico e numero di IF in presenza delle quali l'individuazione del Gestore Unico è obbligatoria.	<b>Da respingere</b>
13	2	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Ritengono che il riferimento all'articolo 9 della legge 287/1990 per l'autoproduzione debba essere eliminato e sostituito con la previsione che resta ferma la possibilità di ricorso all'autoproduzione limitatamente ai casi previsti dall'articolo 4.2, lettera e), del Regolamento.	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
13	2	<b>Fercargo Manovra, AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno e Unione Interporti Riuniti, Adriafer</b>	Chiedono di stabilire che il ricorso all'autoproduzione non può andare a detrimento della sicurezza e dell'efficienza economica complessiva del comprensorio, e che sia comunque condizionata alla decisione, opportunamente motivata, degli operatori comprensoriali di consentirla o vietarla.	<b>Da respingere</b>
13	1 e 2	<b>Fercargo</b>	Al fine di salvaguardare la redditività del vincitore della gara e allo stesso tempo garantire la possibilità di autoproduzione, propone di stabilire che il GU, nel caso ciò sia compatibile con la pianificazione delle attività, prima della gara interpellî le IF che dichiarano in modo vincolante se intendono o meno esercitare l'autoproduzione. Chiede inoltre di precisare che la possibilità di ricorso all'autoproduzione nei casi previsti dall'articolo 9 della legge 287/1990 sia condizionata alla fattibilità tecnica della stessa, da intendersi come possibilità di manovra contemporanea di diversi soggetti.	<b>Da respingere</b>
13	10.c.2	<b>DB Cargo Italia</b>	Propone di specificare che deve applicarsi il d.lgs. 50/2016 ove previsto, e di sostituire "selettive" con "competitive", in linea con la terminologia della contrattualistica pubblica.	<b>Da respingere</b>
13	10.i.3	<b>Mercitalia Logistics</b>	Propone di fare riferimento alla delibera ART 96/2015 per la definizione di profitto ragionevole e di pubblicare le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria anche sul sito di ART.	<b>Da respingere</b>
13	10.i.5	<b>DB Cargo Italia</b>	Chiede che venga esclusa la possibilità di deroga alle condizioni tecnico-economiche pubblicate, o di esplicitare le condizioni per la deroga.	<b>Da respingere</b>
13	13	<b>Fercargo, Fercargo Manovra e AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno, Unione Interporti Riuniti</b>	Proppongono di ampliare la durata massima dell'affidamento, correlandola ai tempi (più lunghi) di ammortamento del materiale rotabile, per non scoraggiare gli investimenti in materiale rotabile nuovo.	<b>Da respingere</b>
13	13	<b>Vossloh Locomotives</b>	Propone di stabilire che nel contratto con cui viene affidato il servizio venga inserita una clausola di solidarietà che stabilisca che i mezzi vengono ceduti al subentrante ad un valore stabilito da un ente terzo se di proprietà del primo affidatario o si ha cessione del noleggio in caso di affitto del locomotore nuovo.	<b>Da respingere</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
13	13	<b>Captrain Italia</b>	Ritiene eccessiva la durata dell'affidamento di 5 anni, che sarebbe accettabile solo a fronte di precise clausole che consentano la risoluzione anticipata del contratto in caso di disservizi ripetuti e significativi.	<b>Da respingere</b>
13	16	<b>RFI, GS Rail e Terminali Italia</b>	Propongono di responsabilizzare un soggetto (il "rappresentante del comprensorio") che deve assumere l'iniziativa per la redazione dell'M53 di comprensorio.	<b>Da accettare, con modifiche</b>
13	16	<b>Fercargo</b>	Ritiene siano da escludersi gli operatori comprensoriali.	<b>Da respingere</b>
13	16	<b>Fercargo Manovra e AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno</b>	Propongono che l'M53 "di comprensorio" debba essere sottoscritto da GI e GU, e non dagli operatori comprensoriali e dai richiedenti servizi, che verrebbero informati dello stesso, anche con la pubblicazione sul sito web del GU, nel rispetto delle esigenze di riservatezza commerciale.	<b>Da respingere</b>
13	16	<b>Unione Interporti Riuniti</b>	Propone di integrare il testo prevedendo che l'M53 debba essere sottoscritto anche dall'"Operatore Unico dell'attività di manovra ferroviaria (ove esistente)".	<b>Da respingere</b>
13	17	<b>Fercargo Manovra</b>	Ritiene che gli operatori comprensoriali debbano essere esclusi dal novero dei soggetti che devono perseguire l'interoperabilità delle relative piattaforme informatiche, mentre debbano essere incluse le IF.	<b>Da respingere</b>

#### 2.14.3 Valutazioni

Con riferimento al **punto 1**, per quanto riguarda la proposta di estendere l'ambito di applicazione della misura in questione, si osserva che nello Schema di AIR allegato alla delibera n. 42/2019 è stato mostrato (p. 23) come questa soglia individui il 15-20% delle stazioni di RFI dotate di raccordo. Si ritiene che la proposta richiesta di esenzione caso per caso prefigurerrebbe un'applicazione troppo estensiva del regime di Gestore Unico. In caso di comprensori di piccole dimensioni, in termini di traffico, o in aree "non comprensoriali" (in cui è presente un solo raccordo) appare improbabile che si generino interferenze, nello svolgimento delle attività di manovra, tali da rendere necessario, per garantire l'efficienza di tali attività, affidarne la gestione ad un unico soggetto. Resta ferma la possibilità degli operatori comprensoriali di accordarsi per individuare un unico soggetto che gestisca la manovra, ma senza che sia garantito il diritto di esclusiva nelle aree comuni (quelle in cui si svolge attività di manovra a beneficio di più di un operatore comprensoriale) e, d'altro lato, senza necessità di rispettare criteri e modalità di individuazione del Gestore Unico previsti nei punti 13.3 e seguenti.

Rispetto alla proposta di prevedere la possibilità di revocare il regime di Gestore Unico, si è provveduto ad integrare il punto 9 della misura in esame per chiarire che, con le stesse modalità con cui viene approvato e modificato il ReCoMaF, ne può essere decisa la cessazione di validità. Viene inoltre sostituito, all'interno del punto 9, il riferimento al punto 5 (che concerne la sola istituzione del regime di GU), con il più corretto riferimento al punto 4, che indica il "criterio della doppia maggioranza" come criterio decisionale.

Riguardo la proposta di prevedere, per gli interporti che presentino determinate condizioni di complessità e rilevanza, l'obbligo di individuazione di un Gestore Unico, si rileva innanzi tutto che non appare opportuno differenziare, ai fini del presente atto di regolazione, gli interporti da altre tipologie di comprensori ferroviari, posto che anche tali altre tipologie possono presentare livelli di complessità analoghi (ad esempio le realtà portuali). Appare inoltre difficile stabilire delle soglie numeriche al di là delle quali risultati necessario, per l'efficienza del servizio di manovra, individuare un Gestore Unico. Lo stesso proponente non fornisce adeguate argomentazioni a supporto delle soglie che propone.

Con riferimento al **punto 2** ed in particolare alle proposte che condurrebbero a circoscrivere maggiormente la possibilità di ricorso all'autoproduzione ed alla prestazione in proprio di servizi, si è provveduto a riformulare il testo per rendere

più chiaro l'ambito di riferimento del concetto di autoproduzione, concetto richiamato nell'articolo 9 della legge 287/1990, e che può assumere rilevanza, per quanto riguarda i servizi di manovra ferroviaria, nelle infrastrutture ferroviarie portuali marittime collegate ai servizi ferroviari, in ragione di quanto previsto dall'articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/1994. Viene anche chiarito in quali circostanze la previsione di cui l'articolo 10, paragrafo 3, del Regolamento obblighi il Gestore Unico a prendere in considerazione la necessità di consentire la prestazione in proprio del servizio.

Per quanto riguarda la proposta di prevedere che prima dell'effettuazione delle gare per l'affidamento del servizio le IF debbano dichiarare, in modo vincolante, se intendono o meno effettuare l'autoproduzione, si osserva che sarebbe alquanto difficile per le IF assumere una decisione appropriata. Come segnalato da diverse imprese ferroviarie che effettuano trasporto merci, si tratta di un segmento del mercato del trasporto ferroviario in cui è spesso difficile effettuare una programmazione attendibile dell'attività; inoltre mancherebbe un dato fondamentale per effettuare la scelta che viene richiesta, e cioè il livello delle tariffe che verranno applicate dall'operatore del servizio di manovra che sarà selezionato in esito alla gara.

Con riferimento al **punto 10**, lettera c), punto 2), si osserva che la terminologia utilizzata (procedure "selettive") appare appropriata al fine di comprendere sia la casistica delle selezioni indette da soggetti privati non soggetti agli obblighi del d.lgs. 50/2016, sia il caso di AdSP o altri soggetti sottoposti a tali obblighi di applicazione del d.lgs. 50/2016. Per quanto riguarda il primo punto dell'elenco, si è ritenuto di specificare il riferimento ai casi 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, per coerenza con il punto 13.2 e con la definizione di operatore comprensoriale (come modificati a valle della consultazione).

Per quanto riguarda il punto 10, lettera i), punto 3), non appare utile fare riferimento al profitto ragionevole "come determinato nella delibera ART n. 96/2015", in quanto la disposizione della suddetta delibera riguardante la determinazione dell'entità del "profitto ragionevole" (misura 43) si applica ai soli impianti e servizi della tipologia A, come definita dalle misure 37 e 38 della citata delibera, mentre non sempre il servizio di manovra rientra in tale tipologia. Riguardo la pubblicazione delle tariffe, considerato quanto previsto in materia dall'articolo 5 del Regolamento e dalla misura 6 del presente atto di regolazione, appare opportuno fare riferimento alle modalità di pubblicità previste dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti.

Per quanto riguarda il punto 10, lettera i), punto 5), si osserva che la possibilità di riduzioni tariffarie è espressamente prevista dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera n) del Regolamento, che obbliga l'operatore dell'impianto di servizio a pubblicizzare i principi su cui si basa per applicarle. Si rimanda inoltre a quanto previsto, in via generale, dalla misura 48 della delibera n. 96/2015.

Si è ritenuto di integrare le garanzie di affidabilità che il soggetto terzo individuato come Gestore Unico deve avere con riferimento anche agli aspetti operativi, precisando che tali garanzie debbano essere proporzionate e ragionevoli. Tale integrazione è stata inserita per tener conto di una segnalazione pervenuta da parte di una impresa ferroviaria, con riferimento ad una recente gara per l'affidamento del servizio di manovra, inerente requisiti di capacità economica e tecnica ritenuti eccessivi.

Con riferimento al **punto 13**, si osserva che per l'effettuazione del servizio di manovra in un comprensorio ferroviario è necessario disporre di poche unità di locomotori, e che esiste un mercato secondario per l'acquisto di locomotori e un mercato (sia pure limitato) per il noleggio. Non si ravvede pertanto l'opportunità di ampliare la durata massima dell'affidamento oltre i 5 anni, ampliamento che andrebbe a scapito sia della contendibilità del mercato per la fornitura di servizi di manovra che della possibilità di revisione periodica delle decisioni assunte dagli operatori comprensoriali. Né si ravvede la necessità di introdurre una regolazione in materia di condizioni per il subentro nella gestione del servizio, al termine del contratto, di un nuovo affidatario.

Con riferimento alla proposta di prevedere precise clausole che consentano la risoluzione anticipata del contratto in caso di disservizi ripetuti e significativi, si osserva che gli operatori comprensoriali, conoscendo le specificità del comprensorio e consultando a tale riguardo le IF in sede di redazione del ReCoMaF, appaiono posti nella condizione migliore per formulare clausole specifiche di risoluzione per inadempimento, se lo ritengono opportuno.

Con riferimento al **punto 16**, al fine di chiarire quale sia il soggetto responsabile del processo per la redazione del documento di programmazione, viene inserito un esplicito riferimento alla misura 12 la quale, in particolare al punto 2, individua tale soggetto nell'operatore del servizio di manovra che quindi, nel caso in esame, deve intendersi il Gestore Unico.

Riguardo alla proposta di prevedere che il documento di programmazione debba essere sottoscritto soltanto dal GU e dal GI, e non dagli operatori comprensoriali né dai richiedenti servizio, si osserva che il documento di programmazione, per come descritto nel punto 12.2, costituisce elemento essenziale al fine di individuare l'oggetto del contratto tra operatore del servizio di manovra e richiedenti servizio; non sembra pertanto che prevederne la sottoscrizione da parte dei richiedenti servizio costituisca un onere eccessivo. Per quanto riguarda la sottoscrizione da parte degli operatori comprensoriali, essa appare opportuna alla luce del fatto che il suddetto documento "è redatto evidenziando, nel caso di traffico merci, le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli", dunque contiene una informazione che attiene alle tempistiche delle attività di lavorazione del carico all'interno degli impianti di origine/destinazione dei treni, sulle quali sovraintende appunto l'operatore comprensoriale.

Riguardo alla proposta di prevedere che il documento di programmazione debba essere sottoscritto anche dall'"Operatore Unico dell'attività di manovra ferroviaria (ove esistente)", ove il proponente sembra intendere con tale espressione quello che nella misura 2 viene chiamato l'operatore del servizio di manovra incaricato, si osserva che la responsabilità del servizio nei confronti degli utenti resta in capo al Gestore Unico, anche nel caso in cui quest'ultimo ne affidi l'esercizio ad un operatore da esso individuato.

## 2.15 Misura 14 – Raccordi ferroviari

### 2.15.1 Contenuti del Documento

La misura 14 del Documento regola i raccordi ferroviari, con riferimento ai criteri di valutazione delle richieste di allacciamento, alla costruzione ed attivazione del raccordo, ai corrispettivi per attività a cura del Gestore dell'infrastruttura ed alle prestazioni e forniture da parte del gestore dell'infrastruttura durante la fase di gestione del raccordo.

### 2.15.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
14	1	<b>DB Cargo Italia</b>	Richiede di limitare il diritto a raccordarsi all'infrastruttura ferroviaria solo agli operatori degli impianti di servizio di cui al d.lgs. 112/2015.	<b>Da respingere</b>
14	3	<b>HUPAC</b>	Richiede che il GI consideri all'atto della valutazione della richiesta di allaccio se un impianto ricada o meno all'interno dell'applicazione del d.lgs. 112/2015	<b>Da respingere</b>
14	9	<b>AdSP MAO – Trieste</b>	Evidenzia la possibilità che il GI, sotto la propria responsabilità, incarichi soggetti esterni per la progettazione e l'esecuzione dei lavori all'interno del recinto ferroviario.	<b>Da accettare</b>
14	12	<b>DB Cargo Italia</b>	Richiede che la definizione del listino prezzi sia preventivamente approvato dall'Autorità.	<b>Da respingere</b>
14	18	<b>Fercargo, Fercargo Manovra, AdSP Venezia - La Spezia - Genova – Livorno e Unione Interporti Riuniti</b>	Richiedono di chiarire il concetto di sorveglianza (attualmente nelle DICC di RFI).	<b>Chiarimento</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
14	19	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Richiedono che le attività di manutenzione del raccordo da parte del GI siano esclusivamente dedicate a oggetti manutentivi di proprietà del GI; i costi di tale attività sono a carico del GI se non rientrano nel PMdA. Eventuali oneri manutentivi su oggetti manutentivi non di proprietà del GI e interni al recinto ferroviario sono a carico del raccordato.	<b>Da respingere</b>
14	20	RFI, GS Rail e Terminali Italia	Richiedono di specificare che il personale del GI non effettua attività di manovra alle imprese ferroviarie. Le eventuali attività del GI, legate all'immissione o estrazione di rotabili da/per i raccordi, sono a carico del raccordato se effettuate in orari di chiusura delle linee.	<b>Da accettare, con modifiche</b>

### **2.15.3 Valutazioni**

Rispetto al **punto 1**, con riferimento alla proposta di prevedere che la richiesta di allaccio possa essere avanzata solo da operatori rientranti nell'ambito del d.lgs. 112/2015; tale richiesta è da respingere per diversi motivi. Una prima considerazione è la dinamicità del settore degli impianti collegati alle infrastrutture ferroviarie sia in termini gestionali sia in termini infrastrutturali con possibilità di rientrare nell'ambito del d.lgs. 112/2015 già solo per una scelta commerciale da parte del soggetto detentore di uno stabilimento puramente di natura industriale di mettere a disposizione le proprie infrastrutture ferroviarie a soggetti esterni. Una seconda considerazione risale alla necessità di contemperare quanto espressamente previsto a tutela degli impianti di servizio dal d. lgs. 112/2015 con gli evidenti obblighi imposti ad esempio al gestore RFI in termini di verifica delle richieste di allaccio sulla base dei principi di regolarità e sicurezza; i principi di equità, trasparenza e non discriminazione riportati nel d.lgs. 112/2015 rappresentano tutela per gli impianti di servizio ma analoga tutela è espressamente riportata nel d.l. 201/2011, articolo 37, comma 2, lettera a), ove si prevede che l'Autorità garantisce *"secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali"*.

Rispetto al **punto 3**, con riferimento alla proposta di utilizzare, tra i criteri di valutazione per l'autorizzazione dell'allaccio, anche l'inclusione/esclusione dell'impianto dal campo di applicazione del d.lgs. 112/2015, si ritiene opportuno respingere tale proposta in quanto non appaiono chiare le motivazioni alla base della stessa. L'allaccio all'infrastruttura può essere avanzato anche da infrastrutture non rientranti nel perimetro di applicazione del d.lgs. 112/2015.

Rispetto al **punto 9**, la richiesta di prevedere che le attività di progettazione ed esecuzione dei lavori all'interno del recinto ferroviario possa essere affidata, dal gestore dell'infrastruttura, a terzi qualificati, si ritiene meritevole di accoglimento in quanto evidenzia che, pur permanendo tali attività sotto la responsabilità (tecnica e organizzativa) del gestore dell'infrastruttura, questi potrebbe decidere di affidarle a propri appaltatori.

Rispetto al **punto 12**, la richiesta che l'Autorità approvi il listino prezzi predisposto dal gestore dell'infrastruttura appare sproporzionata e non congruente con quanto già previsto sia nel d.lgs. 112/2015 sia nel Regolamento.

Rispetto al **punto 18**, per quanto riguarda la richiesta di meglio identificare le attività a cura del gestore dell'infrastruttura citate nella misura, il testo della misura è stato opportunamente modificato e integrato (prendendo a riferimento quanto riportato nelle DICC di RFI) esemplificando alcune attività soggette a sorveglianza (nel rispetto degli obblighi normativo-regolamentari in capo al gestore dell'infrastruttura): la gestione e la manutenzione degli impianti di raccordo, il rispetto delle norme di esercizio ferroviario, il rispetto delle norme specifiche in materia di sicurezza della circolazione, sul lavoro e di tutela ambientale, ecc.). È stata respinta la richiesta di limitare tali attività esclusivamente all'ambito del recinto ferroviario in base a quanto già previsto nelle pertinenti disposizioni in vigore presso RFI. A vantaggio di chiarezza per le parti interessate, è stato inoltre sostituito il termine sorveglianza con il termine vigilanza perché utilizzato regolarmente nelle pubblicazioni in vigore presso RFI (DICC, disposizione d'esercizio n. 36/07).

Con riferimento ai **punti 19 e 20**, relativi rispettivamente agli oneri per la manutenzione e per la movimentazione dei rotabili, si ritiene che la proposta avanzata sul punto 19 sia da respingere mentre quanto proposto sul punto 20 sia da accettare con modifiche. L'articolo 13, comma 1, del d.lgs. 112/2015 recita quanto segue *"Il gestore dell'infrastruttura garantisce, e quindi fornisce, a tutte le imprese ferroviarie cui sono state assegnate tracce orarie, a condizioni eque e*

*non discriminatorie e senza corresponsione di alcun onere aggiuntivo rispetto al canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, la fornitura dei seguenti servizi costituenti il pacchetto minimo di accesso: [...] c) uso dell'infrastruttura ferroviaria, compresi scambi e raccordi; d) controllo e regolazione della circolazione dei treni, segnalamento ed instradamento dei convogli[...]"*; analogamente, il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 della Commissione Europa del 12 giugno 2015 "relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario", individua tra i costi diretti (ossia legati direttamente alla prestazione del servizio ferroviario) a carico del gestore dell'infrastruttura quelli "relativi all'intera rete [...] calcolati, come la differenza tra, da un lato, i costi della prestazione dei servizi del pacchetto minimo di accesso e dell'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio e, dall'altro, i costi non ammissibili di cui all'articolo 4." (articolo 3, comma1). D'altra parte, le stesse DICC di RFI individuano il recinto ferroviario come il "perimetro entro il quale RFI esercita la propria attività industriale, coincidente o meno con la proprietà. Ai fini delle presenti DICC, il recinto ferroviario è il "perimetro che RFI determina ed eventualmente modifica in relazione alle esigenze di servizio, anche utilizzando aree del raccordato ed è indicato, rispetto alla restante parte del raccordo, nel contratto."; in pratica all'interno di tale recinto ferroviario RFI esplica le proprie attività industriali (sia gestione della circolazione sia manutenzione) che corrispondono alle attività di cui all'articolo 11 del citato d.lgs. 112/2015.

E' quindi evidente che l'accesso e l'uso dei raccordi da parte delle IF ((per la parte inclusa nel recinto ferroviario) sia già compreso nel PMdA e inoltre, nel caso in cui l'accesso o l'egresso dal raccordo avvengano in orari di chiusura della stazione, i costi ulteriori sopportati dal GI dovrebbero ricadere sul calcolo del pedaggio a carico della IF e non del raccordato (vedi PIR 2019, paragrafo 3.5 "*Il presenziamento delle linee complementari tipo "B", "C" e "D" all'interno del periodo di apertura previsto nella tabella su riportata, non comporta oneri aggiuntivi. Il presenziamento può essere esteso, oltre le soglie di apertura previste, su richiesta dell'IF e, in ogni caso, previa verifica della disponibilità di personale. Tale richiesta deve essere formalizzata all'atto della presentazione della richiesta di tracce e comunque almeno 30 giorni prima rispetto alla data di avvio del servizio per il quale è richiesta l'estensione del presenziamento. Qualora la richiesta venga soddisfatta, l'IF interessata dovrà corrispondere l'onere economico corrispondente al costo dell'ampliamento.*"). Inoltre, i costi diretti a carico del GI per garantire l'accesso agli impianti di servizio, ad esempio la manutenzione ordinaria per asset che rientrano nell'ambito del perimetro, nel quale RFI esplica attività industriali (attività i cui costi sono compresi nel PMdA ai sensi del d.lgs. 112/2015), sono computabili ai fini dell'equilibrio economico del GI e quindi sono da considerarsi a carico del GI.

Con riferimento alle attività a cura del gestore dell'infrastruttura correlate alla movimentazione dei rotabili, si ritiene corretto specificare che tali attività si limitano alla movimentazione dei deviatoi (se non manovrabili da altro personale appositamente autorizzato) per consentire il movimento dei rotabili da/per il raccordo. I costi di tali attività, al di fuori dell'orario di apertura della linea, in base al Regolamento (UE) 909/2015 articolo13 sono da addebitarsi alle imprese ferroviarie.

## 2.16 Misura 15 – Centri di manutenzione

### 2.16.1 Contenuti del Documento

La misura 15 del Documento regola i centri di manutenzione, introducendo una maggiore chiarezza nella definizione degli stessi e delle condizioni di accesso, in particolare per i centri di manutenzione pesante, evidenziandone l'ambito di applicazione.

### 2.16.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
15	1	Vossloh Locomotives	Propone di eliminare, per motivi di sicurezza, il periodo in cui viene evidenziato che le attività di manutenzione possono essere svolte anche al di fuori del centro di manutenzione.	<b>Da respingere, con precisazioni testuali all'interno del Documento</b>

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
15	1	Fercargo	<p>Richiede di riformulare il lessico del paragrafo al fine di migliorare la lettura del paragrafo.</p> <p>Propone, inoltre, di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- introdurre delle specificazioni sugli impianti di manutenzione di proprietà Trenitalia;</li> <li>- scorporare gli asset manutentivi di Trenitalia per creare un'azienda che venga esclusivamente servizi di manutenzione a condizioni di trasparenza, equità, non discriminazione e di mercato.</li> </ul>	<b>Da accettare, con modifiche</b>
15	3	Italo-NTV	Ritiene necessario precisare che all'interno dei centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati può essere effettuata sia manutenzione leggera che pesante, in linea con quanto evidenziato dall'organismo indipendente RSSB, al fine di evitare incertezze in merito alla tipologia di attività effettuabile all'interno di essi.	<b>Da accettare, con modifiche</b>

### **2.16.3 Valutazioni**

Rispetto al **punto 1**:

- con riferimento alla proposta di eliminare per motivi di sicurezza il periodo in cui viene evidenziato che le attività di manutenzione possono essere svolte anche al di fuori del centro di manutenzione, si ritiene opportuno respingere tale proposta in quanto un'attività manutentiva può essere usualmente eseguita in condizioni di sicurezza, nel rispetto dei requisiti della normativa vigente in materia di sicurezza ferroviaria e sicurezza sui luoghi di lavoro anche in luoghi diversi dai centri di manutenzione (ad esempio un piazzale di sosta rotabili);

- con riferimento alla proposta di modificare il lessico del secondo periodo della misura 1, la proposta viene accettata e suggerita una nuova riformulazione aderente a quanto espresso nel paragrafo precedente. Per quanto riguarda la necessità di definire se gli impianti di manutenzione leggera e pesante in cui Trenitalia è operatore d'impianto ricadono nell'applicazione della presente delibera e se del caso, offrire sia l'accesso che il servizio di esecuzione della manutenzione pubblicando dei listini non si ritiene di introdurre specificazioni puntuali quanto generali tenendo conto che:

- l'ambito di applicazione di tale delibera e gli obblighi generali degli operatori degli impianti di servizio sono specificati all'interno dell'atto di regolazione e, per questi ultimi, richiamati all'interno della misura 15.4;
- i centri di manutenzione leggera e i servizi in essi forniti, di cui Trenitalia è operatore d'impianto, sono già messi a disposizione dei richiedenti ai sensi dell'articolo 13, comma 2, lettera e), del d.lgs. 112/2015. Le tariffe dei servizi, individuate per impianto sono reperibili e pubblicate nel documento *"Metodologia e Rendicontazione della Contabilità Regolatoria ex Delibera A.R.T. n° 96/2015 Servizi d'Impianto – Perimetro 2018"*. Con specifico riferimento ai centri di manutenzione pesante è stata introdotta la misura regolatoria 15.2.

Relativamente alla proposta di obbligare Trenitalia a *“scorporare le IMC e le OMC per creare un'azienda separata, che venda a tutte le IF servizi manutentivi a condizioni di trasparenza, equità, non discriminazione e di mercato”*, non si ritiene opportuno accogliere quanto proposto in quanto non è oggetto del presente atto di regolazione.

Rispetto al **punto 3**, con riferimento alla proposta di introdurre una precisazione sulle operazioni manutentive effettuabili all'interno dei centri di manutenzione dedicati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati, si ritiene che la proposta possa essere accettata riformulando il testo proposto in modo da introdurre adeguata chiarezza.

## 2.17 Misura 16 – Infrastrutture ferroviarie portuali

### 2.17.1 Contenuti del Documento

La misura 16 del Documento regola le infrastrutture ferroviarie portuali, con particolare riferimento a quelle ricadenti nel cosiddetto “*ultimo miglio*”, che assumono un’importanza strategica per la funzionalità e l’efficienza del sistema logistico intermodale nazionale.

### 2.17.2 Sintesi delle osservazioni

Misura	Punto	Soggetto	Sintesi contributo	Valutazione
16	1	Fercargo	Rappresenta che in alcune realtà RFI non formalizza i contratti di raccordo.	Da respingere
16	1	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno	Propongono di modificare la misura 16.1 inserendo un riferimento al ReCoMaf del comprensorio ferroviario di riferimento e rimuovendo il riferimento ai successivi punti 16.2 e 16.3	Da respingere
16	2	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno	Propongono di modificare la misura prevedendo che l’accesso equo e non discriminatorio sia regolato dal ReCoMaf, eliminando, tra l’altro, l’esplicito riferimento a regole trasparenti.	Da respingere
16	3	Mercitalia Logistics	Chiede di inserire la previsione secondo cui in caso di reiterati disservizi o inadempimenti, l’IF può comunque provvedere all’esecuzione dei servizi di manovra necessari in autoproduzione.	Da respingere
16	3	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno	Chiedono di formulare le modalità con cui viene consentita l’autoproduzione, escludendo la possibilità che gli operatori possano chiedere la previa verifica da parte dell’Autorità degli esiti della stessa analisi.	Da respingere
16	4	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno	Chiedono di riformulare il testo prevedendo che, in caso di possibilità di autoproduzione, gli operatori di impianto interessati debbano rivolgersi esclusivamente al GU individuato nel ReCoMaF per le modalità di svolgimento del servizio.	Da respingere
16	5	AdSP Venezia - La Spezia - Genova - Livorno	Propongono di inserire una misura che preveda l’adozione da parte dei GU di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità, nonché di penali.	Da respingere

### 2.17.3 Valutazioni

In relazione al fatto che in alcune realtà RFI non formalizzi i contratti di raccordo, circostanza rappresentata da alcuni soggetti, si ricorda che i contratti di raccordo sono previsti dal citato d.lgs. 112/2015. Per tale motivo, anche considerando che in relazione all’osservazione non è stata proposta una modifica al testo della misura in oggetto, non si ritiene di intervenire sulla medesima.

Si ritiene da respingere la proposta di modifica del **punto 1**, in quanto risulta superflua l’aggiunta del riferimento al ReCoMaF, mentre appare necessario mantenere la previsione che i contratti di raccordo fra il GI e l’AdSP siano integrati con quanto previsto nei successivi 2 e 3.

In merito alla modifica al **punto 2**, si rileva che la modifica proposta relegherebbe l’accesso equo e non discriminatorio al ReCoMaF, ed eliminerebbe, tra l’altro, l’esplicito riferimento a regole trasparenti. Si ritiene che la misura debba mantenere la formulazione proposta in consultazione, più generale ed articolata. L’intento della misura è infatti affermare l’obbligo, da parte del gestore/concessionario dell’area, di consentire l’accesso alle infrastrutture di primo e ultimo miglio portuale, fermo quanto già stabilito in merito dal ReCoMAF.

In merito alle osservazioni pervenute sul **punto 3**, non si ritiene opportuno prevedere nei termini proposti la possibilità di autoproduzione in base a “reiterati disservizi o inadempimenti”, il cui verificarsi andrebbe in ogni caso valutato da un soggetto preposto, e darebbe comunque luogo, piuttosto, a provvedimenti diversi. Si ritiene altresì che l’Autorità debba

mantenere il ruolo previsto onde consentire agli operatori di richiedere la verifica degli esiti dell'analisi della AdSP e/o del GI in merito alla possibilità di consentire l'autoproduzione. Per tali motivi, non si ritiene di modificare il punto 3.

In merito al **punto 4**, è stato proposto di riformulare il testo prevedendo che, in caso di possibilità di autoproduzione, gli operatori di impianto interessati debbano rivolgersi esclusivamente al GU individuato nel ReCoMaF per le modalità di svolgimento del servizio. Si rileva che tale modifica stravolgerebbe il senso della previsione, intesa piuttosto a disciplinare il caso in cui l'autoproduzione non sia possibile per ragioni tecniche o di efficienza. Per tali motivi, non si ritiene di modificare il punto 4.

Si ritiene infine ridondante, rispetto alle prescrizioni già ampiamente articolate nella misura 12, la proposta di inserire un **punto 5** che preveda l'adozione da parte dei GU di un sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità, nonché di penalì.

## 2.18 Misura 17 – Regime sanzionatorio e disposizioni finali

### 2.18.1 Contenuti del Documento

La misura 17 del Documento riporta un richiamo a quanto previsto all'articolo 37, comma 14, del d.lgs. 112/2015 introdotta dalla delibera n. 42/2019.

### 2.18.2 Sintesi delle osservazioni

Non sono pervenute osservazioni sulla misura 17.

### 2.18.3 Valutazioni

Si ritiene di mantenere il punto 17.1 nella versione posta in consultazione nello schema di atto di regolazione allegato alla delibera n. 42/2019.

Per maggiore chiarezza, si è ritenuto utile inserire un nuovo punto 17.2 al fine di ribadire che per quanto non previsto dal presente atto di regolazione si applicano le parti pertinenti del d.lgs. 112/2015 e del Regolamento.

## Conclusioni

Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dall'Ufficio Accesso alle infrastrutture, con la collaborazione degli Uffici Affari economici ed Affari legali e contenzioso.

Torino, 26 settembre 2019

Il Responsabile del Procedimento  
f.to Roberto Piazza