

**REGOLAMENTO
COMPENSORIALE DELLA
MANOVRA FERROVIARIA DEL
PORTO DI TRIESTE E
LOGISTICHE COLLEGATE
COMPRESO IL
COLLEGAMENTO
FERROVIARIO CON
L'INTERPORTO DI TRIESTE**

Versione 2020

Sommario

PREMESSA	3
TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI	3
Articolo 1 Oggetto del regolamento	3
Articolo 2 Definizioni	3
Articolo 3 Composizione del comprensorio di TRIESTE E DELLE LOGISTICHE COLLEGATE	5
Articolo 4 Ambito di effettuazione del Servizio di Manovra da parte del GU	6
Articolo 5 Operatori Comprensoriali	6
Articolo 6 Requisiti e beni essenziali, all'esercizio della manovra ferroviaria ed al collegamento ferroviario Porto – Interporto di Trieste	7
TITOLO II L'ASSEMBLEA COMPRESORIALE E LA PROCEDURA DI REDAZIONE DEL ReCoMaF	8
Articolo 7 Criteri di rappresentatività e Organo Deliberativo	8
Articolo 8 Rappresentante del Compensorio	10
Articolo 9 Procedura di redazione e modifica del ReCoMaF	11
TITOLO III MODALITA' DI INDIVIDUAZIONE DEL GESTORE UNICO E DELL' OPERATORE DI MANOVRA FERROVIARIA	12
Articolo 10 Modalità di individuazione del Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria	12
Articolo 11 Durata dell'affidamento al Gestore Unico del Servizio di Manovra ferroviaria	12
Articolo 12 Modalità di individuazione dell'operatore del servizio di manovra incaricato	13
TITOLO IV NORME DI COMPORTAMENTO	14
Articolo 13 Diritti e obblighi del Gestore Unico	14
Articolo 14 Programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Compensorio ..	15
Articolo 15 Sistema di monitoraggio della qualità	16
Articolo 16 Livelli minimi garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria e sistema di penali a carico del Gestore Unico	16
Articolo 17 Regime sanzionatorio e rinvio alle disposizioni vigenti	17

PREMESSA

In attuazione delle Misure di Regolazione emanate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) con Delibera 130/2019 del 30/09/2019, circa l'ottimizzazione dello sfruttamento della capacità ferroviaria e di banchina, nonché della semplificazione della connessa gestione operativa dell'efficienza produttiva della gestione dei servizi di manovra ferroviaria e preso atto delle Misure contenute nella Delibera, su proposta dell'Autorità di Sistema Portuale si aggiorna il **Regolamento Comprensoriale della Manovra Ferroviaria del Porto di Trieste e Logistiche collegate** approvato in data 26/11/2018 secondo le Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari emanate dall'Autorità.

In osservanza ai principi di trasparenza equità e non discriminazione e nel rispetto dei criteri di rappresentatività di cui alla Misura 13.4 della Delibera ART n.130/2019, al fine di assicurare la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni del servizio di manovra ferroviaria e il contenimento dei costi per gli utenti, definisce in data **22 luglio 2020**, il seguente Regolamento Comprensoriale di Manovra Ferroviaria, di seguito "**ReCoMaF**".

TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1 Oggetto del regolamento

1. Il presente Regolamento disciplina le modalità di individuazione del Gestore Unico, nonché le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria.
2. Il ReCoMaF disciplina, inoltre, i diritti e gli obblighi che gravano in capo al Gestore Unico, agli Operatori Comprensoriali e agli eventuali operatori di manovra.

Articolo 2 Definizioni

Ai fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 e s.m.i., e alla Misura 2 della Delibera ART 130/2019, le seguenti definizioni:

- a) **«autoproduzione»**: produzione, da parte di una società, di beni e servizi per uso proprio, della società controllante e delle società controllate, ai sensi degli articoli 7 e 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287;

- b) **«Compensorio Ferroviario»:** insieme di infrastrutture afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli altri impianti interconnessi e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento
- c) **«impianto interconnesso»:** l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, interconnesso direttamente o indirettamente all'infrastruttura ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss);
- d) **«manutenzione leggera»:** insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante come definita dall'articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs.112/2015;
- e) **«Operatore Compensoriale»:** soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del compensorio ferroviario in cui si svolga sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente Regolamento; per quanto riguarda le aree ricadenti nella circoscrizione di un'Autorità di Sistema Portuale (AdSP), si intende per proprietario, ai fini del presente Regolamento, l'AdSP stessa;
- f) **«operatore del servizio di manovra»:** operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra ferroviaria;
- g) **«operatore del servizio di manovra incaricato»:** soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite le funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel compensorio ferroviario di pertinenza del Gestore Unico;
- h) **«recinto ferroviario»:** perimetro, coincidente o meno con il sedime di proprietà del gestore dell'infrastruttura (di seguito: GI), entro il quale lo stesso esercita la propria attività. Ai fini delle attività di pertinenza del raccordo, è il perimetro che il GI determina ed eventualmente modifica in relazione alle esigenze di servizio, anche utilizzando aree del raccordato, ed è indicato nel contratto di raccordo
- i) **«Servizio di Manovra Ferroviaria»:** servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, fornito a beneficio di un compensorio ferroviario. Detto servizio si compone dell'insieme di:

- **manovra primaria**, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni a quelli di presa e consegna del compensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa;

- **manovra secondaria**, che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del compensorio ferroviario ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa.

- f) **«Gestore Unico»:** l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori compensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al compensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del compensorio stesso ove si svolge attività di manovra a beneficio di più di un operatore compensoriale, fatto salvo quanto previsto in materia di prestazione in proprio di servizi e autoproduzione.

- g) «*Collegamenti nel Nodo di Trieste*»: Collegamenti ferroviari tra gli impianti della località di servizio di Trieste Campo Marzio e la località di servizio di Villa Opicina per il servizio tra le logistiche di Compensorio del Porto e dell'Interporto di Trieste.
- h) «*Assemblea Compensoriale*»: organo permanente, composto da tutti gli operatori compensoriali, deputato a deliberare ai fini del presente Regolamento.
- i) «*Rappresentante del Compensorio*»: soggetto deputato a rappresentare gli Operatori Compensoriali nei rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura e con l'ART. Nel caso in cui venga individuato come Gestore Unico un soggetto diverso dagli Operatori Compensoriali, il Rappresentante, è tenuto ad operare in nome e per conto degli Operatori Compensoriali nelle attività concernenti la manovra ferroviaria nonché ad espletare le procedure per l'individuazione del Gestore Unico. In particolare rappresenta i suddetti Operatori nei rapporti con il Gestore Unico e l'ART.

Articolo 3

Composizione del compensorio di TRIESTE E DELLE LOGISTICHE COLLEGATE

Il Compensorio di TRIESTE e delle logistiche collegate è costituito dai seguenti impianti, Località di Servizio (LdS) e binari che collegano i terminali Portuali, i raccordi e gli Interporti:

- a) Impianti di servizio e raccordi:
- Fasci di binari del Porto Franco Nuovo (PFN) di Trieste;
 - Terminali con binari ferroviari attivi nel PFN di Trieste;
 - Fasci di binari della LdS di Trieste Campo Marzio in asset di RFI (binari di circolazione tutti; Fascio Base; Fascio Piazzale; Fascio Parenzane; Fascio Servola; Fascio S.Sabba e Fascio Aquilinia).
 - Raccordi collegati alla LdS di Trieste fascio Servola [Siderurgica Triestina; Depositi Costieri e Scalo Legnami (PLT)];
 - Raccordi collegati alla LdS di Trieste fascio Aquilinia;
 - "Interporto di Trieste" impianto interconnesso alla LdS di Villa Opicina.

Le caratteristiche impiantistiche ed infrastrutturali, nonché le norme di esercizio delle LdS di RFI sono riportate e descritte nelle relativi Registri delle Disposizioni di Servizio (RdS M47) e i rispettivi allegati, nonché per quanto concerne i Raccordati si fa riferimento ai Fascicoli di Raccordo.

L'Accordo di Capacità tra AdSP MAO ed RFI, per la definizione di capacità ferroviaria sull'IFN, tratta Trieste Campo Marzio – Villa Opicina, è necessario al collegamento tra Porto di Trieste ed Interporto di Trieste.

Articolo 4

Ambito di effettuazione del Servizio di Manovra da parte del GU

Il servizio all'interno del Compensorio si svolgerà nel perimetro del piano schematico d'area (Allegato 1), che comprende i seguenti fasci: Trieste Campo Marzio con i Fasci Base, Piazzale, Parenzane, Servola per Siderurgica Triestina, Depositi Costieri e Scalo Legnami (PLT), S.Sabba, Fascio Aquilinia, Raccordi al Fascio Aquilinia (Interporto - FREEeste, Ex-Aquila, Muggia), Porto Franco Nuovo con i Fasci Piazzale, Binari Terminal Molo V, Molo VI, Molo VII, GMI nonché nel perimetro dell'asset ferroviario dell'Interporto di Trieste raccordato alla LdS di Villa Opicina, **senza incidere sul regime di manovra nell'ambito della LdS di Villa Opicina.**

Articolo 5

Operatori Compensoriali

Il presente ReCoMaF, si applica ai seguenti soggetti o loro delegati:

Tipologia Impianto	Area	Proprietario	Concessionario	Operatore Compensoriale
Impianti Adiacenti/Raccordati	Fascio binari Piazzale del PFN di Trieste	AdSP MAO	Adriafer S.r.l.	AdSP MAO
	Raccordi Punto Franco Nuovo	AdSP MAO	Molo V – SST	AdSP MAO
			Molo VI – EMT	
			Molo VII – TMT	
			GMI	
	Raccordo Ferriera	AdSP MAO	Siderurgica Triestina S.r.l.	AdSP MAO
	Raccordo Depositi Costieri		DCT	
Raccordo Scalo Legnami (PLT)	GCT			
Raccordi al Fascio Aquilinia	COSELAG	p.m.	COSELAG	
Raccordo Interporto di Trieste	Interporto Trieste S.p.A.	p.m.	Interporto Trieste S.p.A.	

Articolo 6

Requisiti e beni essenziali, all'esercizio della manovra ferroviaria ed al collegamento ferroviario Porto – Interporto di Trieste

Il Servizio di Manovra nel Compensorio di cui all'art. 3, deve essere svolto da Imprese Ferroviarie ed Operatori di Manovra specializzati, con le certificazioni previste dall'Autorità Competente **per effettuare i movimenti come manovre e come treni**, secondo le **caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie**, degli impianti e della circolazione, in modo da garantire, in sicurezza, la massima efficienza in termini di utilizzazione della capacità dell'impianto e della linea, coerentemente con i livelli di traffico annualmente programmato tra i GI, le IF, l'Operatore di Manovra ed i Terminal del Compensorio.

Sulla base del volume di traffico merci in arrivo e partenza dal Compensorio, calcolato sulla base del numero treni da manovrare nell'esercizio ferroviario di riferimento (di seguito anche "Traffico Merci" rif. Programma orario anno 2020) e **delle caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie** degli impianti e della circolazione, sono necessari **n° 12 locomotori di adeguata prestazione e con i previsti dispositivi di sicurezza di cui almeno sei conformi al decreto ANSF 1/2015 e quattro idonei per percorrere gli itinerari sulle linee in concessione a RFI.**

Le caratteristiche dei mezzi di manovra debbono assicurare la trazione di convogli e treni tenuto conto del peso degli stessi, delle caratteristiche dell'infrastruttura e dell'andamento plano-altimetrico dei piazzali e delle linee di transito.

I dati tecnici dei locomotori dovranno essere definiti nel Documento Organizzativo di Manovra (allegato al RdS M47) edito dal Gestore Unico di Manovra assegnatario del servizio d'intesa con RFI.

Le operazioni di manovra (direzione, autorizzazione, comando, esecuzione) dovranno essere effettuate con adeguata ed efficiente organizzazione e dotazione di personale, **in relazione alle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria.**

I servizi di collegamento tra Porto ed Interporto di Trieste dovranno essere effettuati con adeguata ed efficiente organizzazione e personale in possesso della prevista certificazione per i servizi di linea **in relazione alle caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria.**

I beni essenziali per la gestione della manovra ferroviaria devono includere:

- Una convenzione base con AdSP MAO, per l'uso dei binari del Compensorio Portuale;
- Una sala operativa con un sinottico della rete ferroviaria dove operano le squadre;
- Gli spazi per gli addetti alla programmazione e la gestione operativa;
- Uno spazio, binari, rimessa/officina, dove eseguire le operazioni basilari di manutenzione dei mezzi;
- Logistica per il personale: spogliatoi, servizi, sala visite sanitarie.

L'individuazione dei beni essenziali nell'ambito del Compensorio sarà predisposta in sede di affidamento del servizio al Gestore Unico ed aggiornata annualmente sulla base delle esigenze di esercizio.

TITOLO II

L'ASSEMBLEA COMPENSORIALE E LA PROCEDURA DI REDAZIONE DEL ReCoMaF

Articolo 7

Criteria di rappresentatività e Organo Deliberativo

L'Assemblea di Compensorio (di seguito anche l'Assemblea) è l'organo dotato del potere di deliberare su tutte le decisioni organizzative e di pianificazione comuni agli Operatori Compensoriali in materia di manovra ferroviaria.

La convocazione dell'Assemblea avviene di norma su iniziativa del Rappresentante di Compensorio, mediante avviso contenente il giorno, il luogo, l'ora e l'ordine del giorno, comunicato agli Operatori Compensoriali a mezzo PEC, almeno otto giorni prima di quello fissato per l'adunanza. Nello stesso avviso può essere fissata per un altro giorno la seconda adunanza, qualora la prima vada deserta. È tuttavia valida l'Assemblea, anche non convocata come sopra, qualora vi sia rappresentato l'intero Compensorio.

L'Assemblea è regolarmente costituita con l'intervento di un numero di operatori maggiore al 50% degli stessi, che rappresentino almeno il 75% del Traffico Merci.

In caso di mancato raggiungimento dei numeri indicati al precedente comma, l'Assemblea dovrà essere convocata, una seconda volta, alla prima data utile. In seconda convocazione, l'Assemblea è regolarmente costituita con l'intervento di almeno il 50% degli Operatori Compensoriali.

Le deliberazioni dell'Assemblea devono essere approvate con un numero di voti pari almeno al 50% degli intervenuti e che rappresentino almeno il 75% del Traffico Merci.

È fatta salva la possibilità, per ciascun Operatore Compensoriale, di farsi rappresentare nell'Assemblea da altro Operatore Compensoriale con delega scritta, debitamente firmata.

Le decisioni concernenti l'individuazione e la conseguente nomina del Gestore Unico, l'adozione del documento di bozza al ReCoMaF, nonché la versione definitiva dello stesso sono adottate secondo quanto previsto al precedente comma 2.

L'entità delle rispettive quote di rappresentanza dei singoli Operatori Compensoriali è commisurata alle percentuali di volumi di Traffico Merci enucleate dalla seguente **Tabella I** (pag. 9).

TABELLA I

	ANNO 2019	Δ %
TOTALE TRENI LAVORATI NEL COMPENSORIO DI TRIESTE	10.178	100%
Terminal Molo V	2.472	24,29%
Terminal Molo VI	1.467	14,41%
Terminal Molo VII	3.634	35,70%
Grandi Mulini	0	0,00%
Adriafer	126	1,24%
Totale Porto Franco Nuovo	7.699	75,64%
Siderurgica Triestina (Servola)	1.352	13,28%
DCT (Servola)	487	4,79%
Raccordi Aquilinia	0	0,00%
Scalo Legnami	0	0,00%
Totale Porto Industriale	1.839	18,07%
Ferneti	640	6,29%
Totale Interporto di Trieste	640	6,29%
Totale Compensorio di Trieste	10.178	100%

L'Assemblea rappresenta l'universalità degli Operatori Compensoriali e le sue deliberazioni, prese in conformità alla legge ed al presente ReCoMaF obbligano tutti gli Operatori Compensoriali, compresi gli assenti e dissenzienti. Contro le deliberazioni contrarie alla legge, al presente Regolamento o ad ulteriore normativa applicabile, si applica la procedura prevista all'art. 1137 c.c.

Nelle singole adunanze dovrà essere nominato un Presidente che si farà assistere da un Segretario. Di ogni adunanza, il Segretario redige Verbale, da trasciversi nel registro tenuto dal Rappresentante, di cui si dà contestuale lettura al termine della seduta. Copia del verbale sarà spedita a mezzo PEC, a cura del Rappresentante, a tutti gli Operatori Compensoriali. Il verbale delle sedute deve sempre contenere notizie in ordine alla regolarità di convocazione dell'Assemblea e alla validità della seduta.

Articolo 8

Rappresentante del Compensorio

1. L'Assemblea, nella prima occasione utile, nomina un suo Rappresentante.
2. Il Rappresentante dura in carica tre anni, e può essere revocato in ogni momento dall'Assemblea con deliberazione di cui all'art. 7, co. 4. La nomina e la cessazione, per qualunque causa, del Rappresentante dall'ufficio, sono annotate in apposito registro.
3. Il Rappresentante deve:
 - a) Convocare, nei termini e modalità previsti al precedente art.7 co. 2, l'Assemblea qualora ne faccia richiesta uno degli Operatori Compensoriali;
 - b) Curare l'osservanza e l'esecuzione di quanto deliberato dall'Assemblea;
 - c) Rappresentare gli Operatori del Compensorio nei rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura e con l'ART per quanto inerente all'attività di manovra affidata al Gestore Unico all'interno del Compensorio;
 - d) Curare la tenuta del registro dei verbali dell'Assemblea e del registro di nomina e revoca del Rappresentante. Nel registro dei verbali dell'Assemblea sono altresì annotate: le eventuali mancate costituzioni dell'Assemblea medesima, le deliberazioni nonché le brevi dichiarazioni rese dagli Operatori Compensoriali che ne hanno fatto richiesta; allo stesso registro è allegato il presente Regolamento. Nel registro di nomina e revoca del Rappresentante sono annotate, in ordine cronologico, le date della nomina e della revoca di ciascun Rappresentante del Compensorio; Conservare tutta la documentazione inerente alla sua gestione.
4. I provvedimenti presi dal Rappresentante nell'ambito dei suoi poteri sono obbligatori per gli Operatori Compensoriali. Tuttavia i provvedimenti devono essere preventivamente condivisi con gli Operatori Compensoriali. Contro i provvedimenti del Rappresentante è ammesso ricorso all'Assemblea.
5. L'Assemblea può deliberare, e successivamente liquidare, un equo compenso al Rappresentante.
6. Qualora l'Assemblea determini di individuare un Gestore Unico che non sia uno degli Operatori compensoriali, il Rappresentante dovrà inoltre, agendo in forza di mandato con rappresentanza *ex art. 1704 c.c.*:
 - a) Curare gli adempimenti necessari all'identificazione del Gestore Unico ai sensi della misura 13 della Delibera ART 130/2019;
 - b) Rappresentare gli Operatori Compensoriali nei rapporti con il Gestore Unico.

Articolo 9

Procedura di redazione e modifica del ReCoMaF

1. Su iniziativa dell'Operatore Comprensoriale con la quota più elevata di Traffico Merci, viene redatto il documento di bozza del ReCoMaF che avrà anche il compito di convocare la prima Assemblea Comprensoriale.
2. **A cura del Rappresentante del comprensorio, la bozza di Regolamento è trasmessa, entro 7 giorni dalla sua definizione, alle Imprese Ferroviarie (di seguito II.FF)** che hanno esercitato servizi ferroviari nel Comprensorio nei 12 mesi precedenti la data di detta definizione. Le II.FF entro il termine di 30 giorni dalla data di trasmissione, possono fornire in merito le proprie osservazioni scritte. Entro i successivi 10 giorni, il Rappresentante del Comprensorio convoca l'Assemblea Comprensoriale e in cui verrà sottoscritto il ReCoMaF nella sua forma finale.
3. **Il ReCoMaF, perfezionato ai sensi del precedente comma, è trasmesso dal Rappresentante del Comprensorio all'ART** nei 10 giorni successivi alla sottoscrizione. Avverso le decisioni assunte, i soggetti interessati potranno adire l'ART ai sensi dell'articolo 37 del D.Lgs 112/2015, qualora ne ricorrano le condizioni.
4. Ogni successiva modifica del Regolamento potrà avvenire facendo esclusivo ricorso alla procedura descritta dai commi precedenti e l'iniziativa di convocazione dell'Assemblea viene presa dal Rappresentante.
5. In caso di ingresso, uscita o variazioni della rappresentatività degli Operatori Comprensoriali, nonché al momento di nomina del Gestore Unico e ad ogni scadenza del periodo di affidamento di cui all'art. 11, la revisione del Regolamento è obbligatoria.
6. Ogni eventuale individuazione o estensione del regime di Gestore Unico a comprensori che includano infrastrutture relativamente distanti dal punto di vista geografico è condizionata alla preventiva approvazione da parte dell'ART.

TITOLO III

MODALITA' DI INDIVIDUAZIONE DEL GESTORE UNICO E DELL' OPERATORE DI MANOVRA FERROVIARIA

Articolo 10

Modalità di individuazione del Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria

Gli operatori comprensoriali, anche con riferimento all'attuazione della misura 12, possono individuare, in modo trasparente, il Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria.

Ai fini dell'individuazione del Gestore Unico di cui al punto 13.3, gli operatori comprensoriali concordano i criteri di equilibrata, ragionevole e pesata rappresentatività di ciascuno, nonché la quota necessaria e sufficiente di consensi per dichiarare che sia stata raggiunta un'intesa sostanziale. In caso di mancato accordo, la rappresentatività è definita in base al criterio della doppia maggioranza, secondo il quale una decisione viene assunta in caso di voto favorevole di più del 50% degli operatori comprensoriali, che rappresentino più del 75% del traffico merci (numero treni manovrati) in arrivo e partenza dal comprensorio nell'anno precedente.

Il Gestore Unico individuato, dovrà essere in possesso dei requisiti di indipendenza di cui ai commi 4 e 5 dell'art. 13 del D.lgs. 112/15 e s.m.i.

La procedura di individuazione del gestore Unico deve concludersi con l'attribuzione del servizio di manovra ferroviaria entro 180 giorni dall'individuazione dello stesso Gestore Unico.

La modalità di individuazione del GU, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando con criteri misurabili la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni ed il contenimento dei costi per gli utenti, è effettuata mediante l'affidamento del servizio ad uno degli Operatori Comprensoriali o ad una aggregazione di essi, secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

Articolo 11

Durata dell'affidamento al Gestore Unico del Servizio di Manovra ferroviaria

L'affidamento del Servizio di Manovra al Gestore Unico, così come perimetrato nell'Allegato1 di cui all'art. 4 del presente Regolamento, **avrà durata pari ad anni 5** come previsto dalla Misura 13, di cui al punto 13.13 della Delibera ART 130/2019, salvo revoca espressa e motivata da parte dell'Assemblea.

Articolo 12

Modalità di individuazione dell'operatore del servizio di manovra incaricato

- 1) Con deliberazione assembleare, ai sensi della Delibera ART. 130/2019, Misura 13, di cui al punto 13.10 alla lettera e), il Gestore Unico individua un operatore del servizio incaricato di manovra incaricato per l'esercizio della manovra. Il cui ambito di attività è limitato alle aree in cui l'esecuzione del servizio di manovra da parte de Gestore Unico risulti sconveniente dal punto di vista dell'efficienza produttiva e conseguentemente al contenimento dei costi per gli utenti.
- 2) Il soggetto individuato quale operatore del servizio di manovra incaricato dovrà risultare in posizione di non incompatibilità nei confronti del Gestore Unico e degli Operatori Comprensoriali per i quali svolgerà il servizio.
- 3) L'affidamento ad un operatore del servizio di manovra incaricato dovrà, in ogni caso, garantire l'equità, non discriminazione e la trasparenza nell'esecuzione dei servizi, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti.
- 4) L'Operatore del servizio di manovra incaricato dovrà comunicare tempestivamente al Gestore Unico tutti i dati necessari all'assolvimento degli obblighi del GU previsti dal art.13 del presente regolamento.
- 5) L'Operatore del servizio di manovra incaricato, metterà in capo le risorse necessarie all'espletamento del servizio, ivi compresi, i mezzi di trazione e personale abilitato secondo normativa vigente, strutture ad uso del personale operativo e personale amministrativo, nonché ogni sorta di risorsa necessaria a garanzia del regolare svolgimento del servizio di cui è incaricato.
- 6) In caso di necessità è ammesso che il Gestore Unico trasferisca parte delle proprie risorse di cui al comma 5) all'Operatore del servizio di manovra incaricato, per mezzo di accordo tra le parti, a patto che, in nessun caso venga compromessa la funzionalità e l'efficienza del servizio gestito direttamente dal Gestore Unico.

TITOLO IV NORME DI COMPORTAMENTO

Articolo 13 Diritti e obblighi del Gestore Unico

Gli Operatori Comprensoriali nell'atto di nomina del Gestore Unico, faranno sì che quest'ultimo e/o gli eventuali operatori del servizio di manovra incaricati si obblighi ad osservare il seguente Regolamento nonché i seguenti impegni:

- 1) Adottare condizioni tecnico-economiche non discriminatorie nei confronti dei clienti dei Servizi di Manovra Ferroviaria;
- 2) Praticare ai clienti dei Servizi di Manovra Ferroviaria prezzi che non possono superare il costo di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, in conformità a quanto stabilito dalla Misura n. 43 dell'Allegato 1 alla delibera dell'Autorità n. 96/2015;
- 3) Pubblicare sul proprio sito web:
 - Le condizioni tecnico-economiche dei Servizi di Manovra Ferroviaria nel rispetto di quanto stabilito dalla misura 12.4 della Delibera ART 130/2019.
- 4) Predisporre un sistema separato di rendicontazione della contabilità dei costi dei Servizi di Manovra Ferroviaria;
- 5) Comunicare all'Autorità le condizioni tecnico-economiche eventualmente applicate in deroga a quelle pubblicate ai sensi del precedente numero 3).
- 6) Pubblicare sul proprio sito *web* i livelli garantiti di *performance* dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.
- 7) Mettere a disposizione, nell'ottica di sistema di monitoraggio delle performance, secondo le modalità previste dagli accordi tra il GU e gli Operatori Comprensoriali i dati operativi e statistici relativi all'attività di movimentazione ferroviaria.
- 8) Mantenere e rendere disponibile a richiesta delle II.FF interessate, il “**Accordo Operativo – Per l'espletamento del servizio di manovra di interscambio fra la LdS di Trieste Campo Marzio e l'Area del Punto Franco Nuovo**”, sottoscritto da Adriafer s.r.l. con RFI il 29 maggio 2020, per l'eventuale Prestazione in proprio di servizi e Autoproduzione della manovra secondo quanto previsto dalla misura 13.2 della Delibera ART 130/2019, che sarà garantita previa richiesta al Gestore Unico. Il Rappresentante del Compensorio garantisce la corretta applicazione ed esercizio del servizio in autoproduzione richiesto dalle Imprese Ferroviarie.

Articolo 14

Programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Comprensorio

1) Le modalità di richiesta e di esecuzione delle manovre ferroviarie devono osservare quanto prescritto nella normativa di esercizio vigente, in particolare a titolo indicativo e non esaustivo, la nota 8493 D.P.R. R.F.I. del 20.11.2013, nonché quanto indicato nel documento organizzativo di manovra (DOM) ed anche quanto definito nelle Norme di Esercizio del Raccordo (N.E.R.) contenute nel fascicolo di raccordo.

2) La programmazione del servizio di manovra ferroviaria nel Comprensorio deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive (Terminal) del Comprensorio.

3) A tal fine l'operatore del servizio di manovra, di regola il Gestore Unico, redige e aggiorna (in collaborazione con i richiedenti servizi, le Imprese Ferroviarie, i GI, gli Operatori Comprensoriali ed eventuali altri operatori di impianto) il "Documento di Programmazione dei servizi ferroviari nel Comprensorio" (DPC) Tale documento dovrà contenere almeno:

- Gli orari di arrivo e partenza dei treni;
- Tutte le operazioni da svolgere dopo l'arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi;
- Pilotaggio/traino locomotore treno;
- Gli orari dell'avvio e della conclusione del servizio di manovra;
- Finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli,
- L'individuazione delle tre fasce orarie (punta, media e morbida).

D'intesa con i richiedenti servizi e i GI, l'operatore del servizio di manovra individua tre fasce orarie (punta, media e morbida), differenziate ove opportuno in relazione al giorno della settimana o al periodo dell'anno, che caratterizzano l'impianto in relazione al traffico programmato. L'operatore del servizio di manovra deve garantire il rispetto di quanto pianificato nel documento di programmazione, svolgendo le operazioni di propria competenza al fine di garantire il trasferimento dei convogli nei tempi stabiliti e il posizionamento nei binari di stazione per la partenza come da orario programmato;

Nel rispetto della riservatezza delle informazioni commerciali, gli Operatori Comprensoriali, i GI, il GU, l'eventuale Operatore del Servizio di Manovra incaricato e le II.FF. interessate sottoscrivono il Documento di Programmazione di Comprensorio con assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti.

Articolo 15

Sistema di monitoraggio della qualità

L'Operatore dei servizi di manovra adotta nei propri schemi di contratto un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra erogati secondo quanto previsto alla misura 12 della Delibera ART 130/2019.

In occasione di ciascun orario di servizio e ad ogni modifica sostanziale l'Operatore del Servizio di manovra, di regola, il Gestore Unico, **redige e aggiorna** il Documento di Programmazione di Compensorio di come previsto dall' articolo 14 del presente regolamento:

Articolo 16

Livelli minimi garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria e sistema di penali a carico del Gestore Unico

Per il comprensorio di Trieste e logistiche collegate si stabilisce che il GU adotti nel proprio schema di contratto un sistema di performance della qualità di servizi di manovra erogati in conformità a quanto previsto dalla Misura 12.2 della Delibera ART 130/2019.

Il GU adotta uno schema di contratto valido per tutte le II.FF. che sarà pubblicato sul proprio sito internet.

Pertanto nel contratto sottoscritto tra GU e IF, l'Operatore dei servizi di manovra si obbliga a garantire i livelli minimi di performance dei servizi di manovra ferroviaria secondo quanto stabilito al punto 12.2 della Delibera ART 130/2019 tenendo conto delle condizioni di esercizio dell'infrastruttura ferroviaria della località di servizio e/o del raccordo e di quanto contenuto nel Documento di Programmazione del Compensorio (DPC).

In caso di mancata ottemperanza a tale impegno, l'Operatore dei servizi di manovra dovrà corrispondere al richiedente il servizio, a titolo di penale, una somma in forma di percentuale del 10% rispetto al corrispettivo previsto per l'operazione di manovra corrispondente.

Il GU pubblica sul proprio sito internet, con cadenza mensile, i tempi complessivi – e per singolo utente – di espletamento delle attività contemplate nei propri contratti con i soggetti destinatari del servizio.

Qualora l'Assemblea intendesse introdurre livelli più stringenti rispetto a quelli stabiliti dalla Delibera 130/2019 dell'ART, essi dovranno essere sottoposti alla procedura di modifica del ReCoMaF di cui all'Art. 9 del presente regolamento.

Handwritten mark

Articolo 17
Regime sanzionatorio e rinvio alle disposizioni vigenti

- a) Per la violazione degli articoli del presente regolamento trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 37, comma 14, del d.lgs. 112/215.
- b) Per quanto non espressamente previsto dal presente Regolamento, si applica il d.lgs. 112/2015 nonché si rinvia alle disposizioni previste dal codice civile, applicabili per analogia o dalla normativa legislativa e regolamentare applicabile in materia.

Trieste, li 22 luglio 2020

Firme Operatori Comprensoriali

OPERATORE

FIRMA

AdSP MAO

Handwritten signature
**Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale**
Porto di Trieste

IL PRESIDENTE
Zenò D'Agostino

CoSeLaG

Handwritten signature

**Interporto di
Trieste**

Handwritten signature