

REGOLAMENTO COMPRENSORIALE DELLA MANOVRA FERROVIARIA DI VERONA QUADRANTE EUROPA

PREMESSA

In ottemperanza alle Misure di regolazione di cui alla Delibera (di seguito delibera) ART n. 130/2019 e ricorrendone i requisiti previsti dalla stessa, su iniziativa dell'Operatore Comprensoriale Terminali Italia S.r.l., avente quota più elevata di traffico merci in arrivo e in partenza dal comprensorio di Verona Quadrante Europa, gli operatori comprensoriali in osservanza ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione, nonché nel rispetto dei criteri di rappresentatività di cui alla Misura 13.4 della delibera, al fine di assicurare la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni del servizio di manovra ferroviaria e il contenimento dei costi per gli utenti, con il presente atto aggiornano ed adeguano il Regolamento Comprensoriale di Manovra Ferroviaria di Verona Quadrante Europa, (di seguito "ReCoMaF") approvato il 29-05-2017.

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 e la loro esecuzione.
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 incaricati, nonché le modalità di esecuzione del servizio in autoproduzione o in prestazione in proprio del servizio da parte dei richiedenti.

Articolo 2 **Definizioni**

Ai fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 ed all'articolo 3 del Regolamento di esecuzione (UE) 2177/2017, le seguenti definizioni:

- a) *Assemblea Comprensoriale*: organo permanente, composto da tutti gli operatori comprensoriali, deputato a deliberare ai fini del presente Regolamento.
- b) *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;
- c) *Comprensorio 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;
- d) *Gestore Unico*: l'operatore del servizio di manovra, qualora individuato dagli operatori comprensoriali, al quale sono attribuite le funzioni di commercializzazione ed eventualmente di

esercizio del servizio di manovra ferroviaria, relativamente al comprensorio ferroviario, con diritto di esclusiva sulle parti del comprensorio stesso ove si svolge attività di manovra a beneficio di più di un operatore comprensoriale, fatto salvo quanto previsto in materia di prestazione in proprio di servizi e autoproduzione;

- e) *Impianto di Servizio*: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11, del d.lgs. 112/2015, ivi comprese le infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari;
- f) «*Impianto Raccordato*»: impianto, di proprietà di soggetto diverso dal GI, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo;
- g) *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);
- h) *Operatore Comprensoriale*: soggetto, pubblico o privato, proprietario di porzioni del comprensorio ferroviario in cui si svolga sia attività di manovra che attività di movimentazione di merci (carico, scarico, trasbordo); qualora il proprietario di un'area ne abbia conferito o affidato il godimento ad altri soggetti, può delegare a costoro l'esercizio dei diritti e degli obblighi derivanti dal presente atto di regolazione. Per quanto riguarda le aree demaniali di competenza di un'Autorità di Sistema Portuale (di seguito: AdSP), e le eventuali ulteriori aree per le quali il servizio di manovra è qualificabile come servizio di interesse generale ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/1994, si intende per operatore comprensoriale, ai fini del presente atto di regolazione, l'AdSP stessa;
- i) *Operatore del Servizio di Manovra*: operatore di impianto di servizio che fornisce servizi di manovra ferroviaria;
- j) *Operatore del Servizio di Manovra Incaricato*: soggetto, qualora individuato dal Gestore Unico, al quale sono attribuite le funzioni relative all'esercizio del servizio di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di pertinenza del Gestore Unico;
- k) *Prestazione in Proprio di Servizi*: una situazione in cui un'impresa ferroviaria presta essa stessa un servizio ferroviario sul sito di un operatore dell'impianto di servizio, a condizione che l'accesso all'impianto e l'utilizzo dello stesso da parte dell'impresa ferroviaria per la prestazione in proprio di servizi siano giuridicamente e tecnicamente fattibili e non compromettano la sicurezza delle operazioni e che l'operatore dell'impianto di servizio in questione offra tale possibilità;
- l) *Rappresentante del Comprensorio*: soggetto deputato a rappresentare gli Operatori Comprensoriali nei rapporti con il Gestore dell'Infrastruttura e con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Nel caso in cui venga individuato come Gestore Unico un soggetto diverso dagli Operatori Comprensoriali, il Rappresentante, è tenuto ad operare in nome e per conto degli Operatori Comprensoriali 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'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

m) *Servizio di manovra ferroviaria*: servizio di movimentazione del materiale rotabile, incluse scomposizioni, composizioni e scarti di carri ferroviari, dai fasci di binari di arrivo e partenza dei treni fino ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive o ai binari destinati ad altri servizi ferroviari, e viceversa; nelle stazioni di confine, si intende per servizio di manovra ferroviaria anche la movimentazione di rotabili necessaria a consentire ad un treno proveniente da una rete straniera di proseguire il proprio percorso nella rete italiana, e viceversa;

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 comprensorio ferroviario, ove presenti, e viceversa;
- manovra secondaria: che consiste nella movimentazione dai fasci di binari di presa e consegna del comprensorio ferroviario ai binari di lavorazione del carico all'interno delle singole unità produttive, e viceversa.
- manovra accessoria: tutte le altre operazioni funzionali alle operazioni di manovra effettuate su richiesta delle IF (es. immobilizzazione o messa a disposizione dell'IF di staffe fermacarri, rimozioni/applicazione segnali di coda, pilotaggio/traino locomotore treno).

n) *Terminale Merci*: insieme di installazioni funzionali al trasporto merci interconnesse alle reti ferroviarie e riconducibili agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, lettere b), c) d), e g), del d.lgs. 112/2015, cui si applicano gli obblighi di cui al decreto stesso, al Regolamento ed al presente atto di regolazione.

Articolo 3

Composizione del comprensorio di Verona Quadrante Europa.

Il Comprensorio di Verona Quadrante Europa è costituito dai seguenti impianti, come meglio descritti nella planimetria Allegata e identificata dalla lettera A:

a) Impianti di servizio:

- a.1) Terminal pubblico del Quadrante Europa
- a.2) Terminal Quadrante Europa Terminal Gate;

b) Impianti raccordati: Interporto Quadrante Europa, costituito da:

- b.1) Area Consorzio ZAI
- b.2) Area Interterminal
- b.3) Raccordo particolare Magazzini Generali
- b.4) Raccordo particolare Volkswagen Group Italia.

c) Stazioni ferroviarie: Verona Quadrante Europa;

- c.1) Binari di circolazione (fascio arrivi/partenze);
- c.2) Binari secondari.

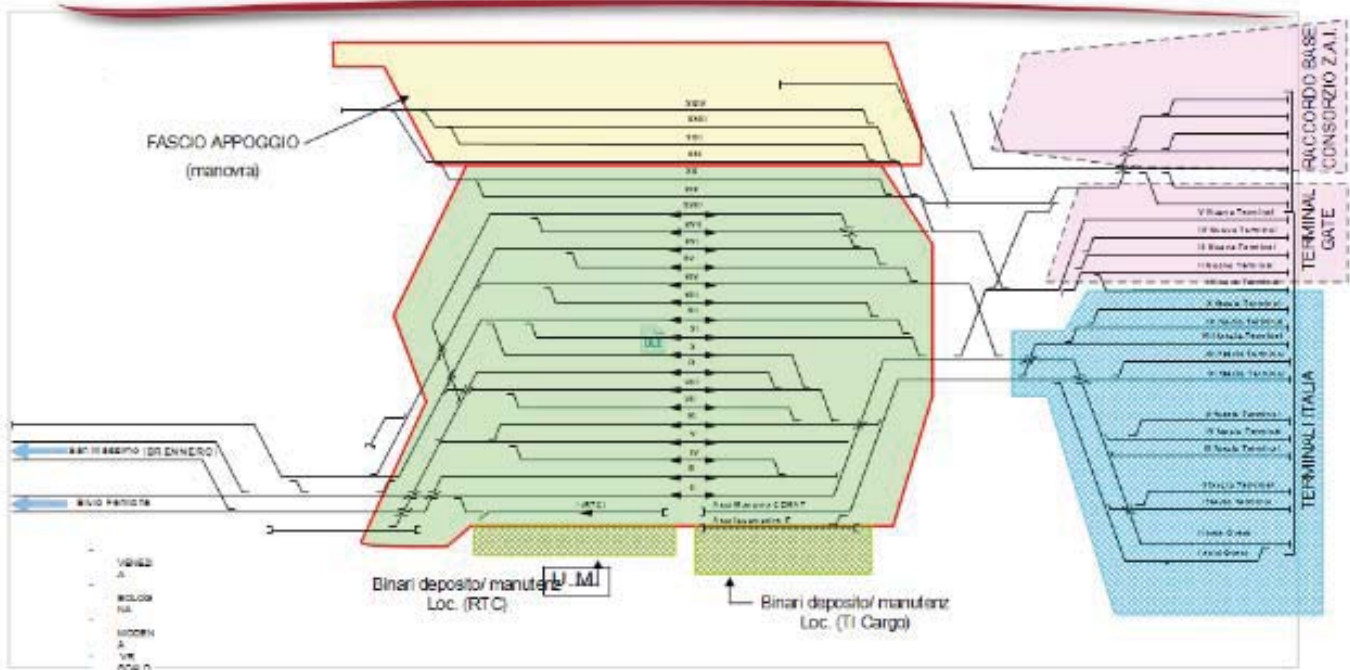
d) Infrastrutture ferroviarie di collegamento afferenti all'interporto di Verona Quadrante Europa: Fascio di presa e consegna e dorsale del raccordo base (Asset Raccordo base ZAI).

Le caratteristiche impiantistiche ed infrastrutturali, nonché le norme di esercizio della stazione RFI di Verona Quadrante Europa e dei Terminal pubblici sono riportate e descritte negli appositi Registri di Servizio di RFI: le norme di esercizio dell'Interporto Quadrante Europa sono riportate nel Fascicolo di Raccordo del Quadrante Europa.

Articolo 4

Ambito di effettuazione del Servizio di Manovra da parte del GU

Il servizio di Manovra Ferroviaria all'interno del Comprensorio si svolgerà secondo quanto perimetrato nel piano schematico e come di seguito illustrato.



Attività di Servizio di Manovra Ferroviaria affidata al Gestore Unico:

- **Manovra primaria:**

- Terminalizzazione treni completi o con scomposizione da/per stazione di Verona Quadrante Europa fascio arrivi/partenze verso/da Terminal pubblico (I° - II° modulo), Terminal Gate (III° modulo) e Fascio di presa e consegna del raccordo base (Asset Raccordo base ZAI);
- Traslazione rotabili secondo i percorsi di cui al punto 1; traslazione di veicoli tra binari di circolazione e binari secondari; operazioni di composizione/scomposizione effettuate ambito stazione

- **Manovra secondaria:**

- Prestazione ferroviarie connesse alle operazioni di gestione dei piazzali dei terminal (traslazione da e per binari di scarico/carico e fra binari adiacenti o contigui, esigenze collegate alle operazioni di gruaggio) o per esigenze commerciali/manutentive (composizione e scomposizione, scarto carri) eseguite ambito Terminal pubblico e Terminal Gate.

- **Manovra accessoria:**

- Tutte le altre operazioni funzionali alle operazioni di manovra effettuate su richiesta delle IF (es. immobilizzazione o messa a disposizione dell'IF di staffe fermacarri, rimozioni/applicazione segnali di coda, pilotaggio/traino locomotore treno).

Articolo 5

Operatori Comprensoriali

Il presente ReCoMaF, si applica ai soggetti proprietari delle seguenti porzioni di Comprensorio o loro delegati:

Area	Proprietario	Operatore Comprensoriale
Terminal I° e II° modulo	RFI SpA	Terminali Italia S.r.L.
Terminal III° modulo	Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Terminali Italia S.r.L.
Raccordo ZAI	Consorzio ZAI	Quadrante Servizi S.r.L.
Interterminal	Consorzio ZAI	Quadrante Servizi S.r.L.
Magazzini Generali	Immobiliare Magazzini S.r.l.	Immobiliare Magazzini S.r.l.
Volkswagen Group Italia	Volkswagen Group italia	Volkswagen Group italia

Le deleghe formali verranno messe agli atti dell'Assemblea Comprensoriale nella prima seduta.

Articolo 6

Beni essenziali all'esercizio di manovra

Il Servizio di Manovra nel Compensorio di cui all'art. 3, deve essere svolto 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 il GI e le IF.

Sulla base del volume di traffico merci in arrivo e partenza dal Compensorio calcolato sulla base del numero treni manovrati nell'esercizio ferroviario di riferimento (di seguito anche "Traffico Merci" rif. programma orario anno 2019 sono necessari almeno 4 locomotori. I dati tecnici dei locomotori dovranno essere definiti nel Documento Organizzativo di Manovra edito dal Gestore Unico di Manovra assegnatario del servizio.

TITOLO II

L'ASSEMBLEA COMPENSORIALE E LA PROCEDURA DI REDAZIONE DEL ReCoMaF

Articolo 7

Criteri di rappresentatività e Organo Deliberativo

1. 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 Comprensoriali in materia di manovra ferroviaria.
2. La prima convocazione dell'Assemblea avviene su iniziativa dell'Operatore Comprensoriale con la quota più elevata di Traffico Merci dell'anno precedente, mediante avviso contenente il giorno, il luogo, l'ora e l'ordine del giorno, comunicato agli Operatori Comprensoriali 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. E' tuttavia valida l'Assemblea, anche non convocata come sopra, qualora vi sia rappresentato l'intero Compensorio.
3. Le Assemblee, possono essere convocate a mezzo pec con almeno 30 gg di preavviso, su iniziativa di qualsiasi Operatore Comprensoriale ogni qualvolta si ritenga che ve ne sia ragione. Nella richiesta di convocazione, da inviare al Rappresentante dell'Assemblea (ex.art.8), è obbligatorio indicare l'O.D.G previsto.

4. Sono obbligatorie, a cura del Rappresentante di Assemblea, le convocazioni per:
 - a) la verifica/modifica delle % di traffico sulla base nell'anno precedente (entro il termine del mese di aprile di ogni anno);
 - b) la nomina del nuovo GU o per la conferma di quello precedente (entro i 90 giorni precedenti la scadenza del mandato al Gestore Unico).
5. L'Assemblea è regolarmente costituita con l'intervento di un numero di operatori comprensoriali maggiore al 50% degli stessi, che rappresentino almeno il 75% del Traffico Merci.
6. Le deliberazioni dell'Assemblea devono essere approvate con il criterio della maggioranza qualificata percentuale del traffico merci (ossia che rappresenti almeno il 75% del traffico merci dell'anno precedente, degli intervenuti in riunione).
7. È fatta salva la possibilità, per ciascun Operatore Comprensoriale, di farsi rappresentare nell'Assemblea da altro Operatore Comprensoriale con delega scritta, debitamente firmata.
8. 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 6.
9. L'entità delle rispettive quote di rappresentanza dei singoli Operatori Comprensoriali è commisurata alle percentuali di volumi di Traffico Merci enucleate nella tabella di seguito riportata:

TOTALE COPPIE TRENO LAVORATE IN QE Anno 2019		Δ %
7.975		100%
I° e II° modulo	3.529	44,25%
Terminal Gate	2.045	25,64%
Raccordo ZAI	715	8,96%
Interterminal	1399	17,54%
Magazzini Generali	115*	1,44%
Volkswagen Group Italia	172*	2,15%

*coppie treno equivalenti

10. L'Assemblea rappresenta l'universalità degli Operatori Comprensoriali e le sue deliberazioni, prese in conformità alla legge ed al presente ReCoMaF obbligano tutti gli Operatori Comprensoriali, 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.
11. Nelle singole adunanze dovrà essere nominato un Presidente che si farà assistere da un Segretario. Di ogni adunanza, il Segretario redige Verbale, da trascriversi 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 Comprensoriali. 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, nomina quale suo Rappresentante una delle società facenti parte del Compensorio.
2. Il Rappresentante può essere revocato in ogni momento dall'Assemblea. La nomina e la cessazione, del Rappresentante sono annotate in apposito registro.
3. Il Rappresentante deve:
 - a) Convocare, nei termini e modalità previsti al precedente art. 7, l'Assemblea qualora ne faccia richiesta uno degli Operatori Comprensoriali;
 - 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'Autorità di Regolazione dei Trasporti per quanto inerente l'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 Comprensoriali 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;
 - e) Conservare tutta la documentazione inerente alla sua gestione.
4. I provvedimenti presi dal Rappresentante nell'ambito dei suoi poteri sono obbligatori per gli Operatori Comprensoriali. 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 comprensoriali, 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 13.10 lett. c) punto 2 della Delibera 130/2019;
 - b) Rappresentare gli Operatori Comprensoriali nei rapporti con il Gestore Unico.

Nella seduta assembleare del 29-05-2017, l'Assemblea ha nominato quale Rappresentante del Compensorio la Società Terminali Italia S.r.l. Tale nomina è qui confermata.

Articolo 9

Procedura di redazione e modifica del ReCoMaF

1. Ai sensi delle misure 13.5 della Delibera 130/2019, su iniziativa dell'Operatore Comprensoriale con la quota più elevata di Traffico Merci, viene redatto il documento di bozza del ReCoMaF.
2. Ai sensi delle misure 13.6 della Delibera 130/2019, A cura dell'Operatore Comprensoriale con la quota più elevata di Traffico Merci, la bozza di Regolamento è trasmessa, entro 7 giorni dalla sua definizione, alle Imprese Ferroviarie (di seguito IF) che hanno esercitato servizi ferroviari nel Compensorio nei 12 mesi precedenti la data di detta definizione. Le IF entro il termine di 30 giorni dalla data di trasmissione, possono fornire in merito le proprie osservazioni scritte. Entro i successivi 10 giorni, l'Operatore Comprensoriale con la quota più elevata di Traffico Merci

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 entro 10 giorni dalla sottoscrizione, dal Rappresentante se nominato, o, diversamente, dall'Operatore Comprensoriale con la quota più elevata di Traffico Merci, all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART). 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. Con le stesse modalità gli operatori comprensoriali possono decidere la cessazione della validità del ReCoMaF.
5. La revisione del presente ReCoMaF sarà obbligatoria qualora:
 - vi siano modifiche nel comprensorio o vi siano variazioni della rappresentatività degli Operatori Comprensoriali;
 - il Compensorio Ferroviario venga ampliato o modificato rispetto all'ambito indicato al precedente art.3 e conseguentemente si debba introdurre una variazione della rappresentatività degli Operatori Comprensoriali;

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

Articolo 10 Individuazione del Gestore Unico del servizio della manovra ferroviaria

Ai sensi della misura 13.10 della Delibera 130/2019, gli Operatori Comprensoriali stabiliscono, con deliberazione dell'Assemblea Comprensoriale ex art. 7, co 6 l'individuazione del Gestore Unico del Servizio di Manovra, che, garantendo il rispetto dei criteri misurabili di cui al punto 4.1 della delibera 130/2019, è effettuata mediante l'affidamento del servizio, in alternativa:

- 1) ad uno degli operatori comprensoriali o ad una aggregazione di essi, secondo le modalità previste dalla normativa vigente (a titolo di esempio: consorzio, contratto di rete ai sensi della L. 33/2009);
- 2) ad un soggetto terzo, caratterizzato da idonea, proporzionata e ragionevole garanzia di affidabilità operativa, economica e finanziaria, scelto con procedure selettive dal Rappresentante del Compensorio.

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.

L'Assemblea all'unanimità, nella sua seduta del 19-10-2017 ha individuato quale Gestore Unico del servizio di manovra, a partire dal 1 gennaio 2018 e per i 5 anni successivi, la Rete **RILVE** costituita dagli Operatori Comprensoriali Terminali Italia e Quadrante Servizi.

Tale affidamento è qui confermato sino alla scadenza naturale prevista al 31 dicembre 2023 salvo proroghe espresse.

I due operatori comprensoriali, riuniti nella Rete RILVE, si occupano sia degli aspetti formali, commerciali ed amministrativi che dell'esercizio del servizio.

Rete RILVE è in possesso dei requisiti di indipendenza di cui ai commi 4 e 5 dell'art. 13 del D.Lgs 112/15.

Articolo 11

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

Ai sensi della misura 13.13 della Delibera 130/2019 l'affidamento del Servizio di Manovra al Gestore Unico, ha durata di 5 anni dalla data di individuazione, salvo revoca espressa e motivata da parte dell'Assemblea.

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

Entro i 90 giorni precedenti la scadenza di ogni affidamento, l'Assemblea Comprensoriale dovrà confermare il Gestore Unico o individuare uno nuovo.

L'Assemblea comprensoriale in caso di ripetuta e comprovata inosservanza, da parte del GU individuato, dei principi di equità e non discriminazione nonché di quanto previsto agli artt. 14 e 16 nell'espletamento del servizio, può revocarne la nomina con deliberazione ex art. 7 co. 6.

Articolo 12

Individuazione dell'Operatore del Servizio di Manovra ferroviaria Incaricato esterno al comprensorio

Qualora il Gestore Unico intendesse affidare in tutto o in parte il solo esercizio dei servizi di manovra ferroviaria ad uno o più operatori del servizio di manovra incaricati, che non siano anche Operatori Comprensoriali, l'Assemblea, salva restando la disciplina in materia di appalti, indicherà al GU le modalità, la durata dell'affidamento ed i criteri di scelta dell'Operatore.

TITOLO IV

SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO E NORME DI COMPORTAMENTO

Articolo 13

Prestazione in proprio di servizi e autoproduzione

Ai sensi della misura 13.2 della delibera 130/2019, non rientrando il Comprensorio di Verona Quadrante Europa nelle infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari, il Gestore Unico nei casi di richieste confliggenti da parte dei Richiedenti (ex art.10 comma 3 del Regolamento EU n. 2177/17) di accesso all'impianto servizio o di prestazione di servizi nelle parti di comprensorio ove ha diritto di esclusiva prende in considerazione diverse opzioni che consentano di soddisfare tali richieste. Tali opzioni, ove necessario, includono misure volte a massimizzare la capacità disponibile nell'impianto, nella misura in cui non rendano necessari ulteriori investimenti in termini di risorse o impianti. Tali misure possono comprendere:

- La proposta di orari alternativi;
- La modifica degli orari di apertura o dei turni, ove possibile;

Esperita con esito negativo ogni possibile iniziativa di coordinamento, e verificato come non sia possibile soddisfare in altro modo le richieste confliggenti da parte del Gestore Unico, lo stesso prenderà in considerazione la concessione dell'accesso, per la prestazione in proprio di servizi da parte dei Richiedenti, alle parti del comprensorio ferroviario sulle quali ha diritto di esclusiva a

condizione che ciò sia giuridicamente e tecnicamente fattibile e non comprometta la sicurezza delle operazioni ferroviarie ed accessorie ivi svolte.

Articolo 14 **Diritti e obblighi del Gestore Unico**

Ai Sensi della misura 13.10 i) della delibera 130/2019, il Gestore Unico e gli eventuali operatori di servizio incaricati, si obbligano ad osservare 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;
- 3) Pubblicare, con le modalità previste dalle disposizioni normative e regolatorie vigenti, le condizioni tecnico-economiche dei servizi di manovra ferroviaria.

Ai sensi della misura 12.4 della delibera 130/2019, i listini delle tariffe praticate dall'operatore dei servizi di manovra devono riferirsi - in particolare - almeno alle seguenti tipologie di prestazioni, ove fornite: smistamento in piano, smistamento a gravità, terminalizzazione a treno completo, terminalizzazione con composizione e scomposizione, traslazione tra fasci o scali, scarto (oppure aggiunta) carro o gruppo di carri contigui, scarto carro o gruppo carri contigui non lanciabili, scomposizioni/composizioni particolari, sgancio/aggancio locomotore treno, immobilizzazione o messa a disposizione dell'IF di staffe fermacarri, rimozioni/applicazione segnali di coda, pilotaggio/traino locomotore treno, manovre particolari nelle stazioni di confine compreso ricovero/piazzamento con locomotore di manovra (compreso aggancio e sgancio).

- 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 il contratto applicato ai clienti ed i livelli garantiti di performance dei servizi di manovra ferroviaria ed il relativo sistema di penali.
- 7) Adottare, nei propri schemi di contratto, un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra erogati; il sistema di garanzia dei livelli di qualità del servizio di manovra da questi fornito (con particolare riferimento ai tempi di attesa per l'esecuzione delle attività richieste) deve prevedere almeno quanto previsto ai sensi della misura 12.2 della Delibera 130/2019:

[...] b) l'operatore di servizi di manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni finalizzate all'introduzione del treno verso l'impianto di destinazione entro un tempo massimo di 15':

– rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione, in caso di arrivo puntuale del treno nella stazione di destinazione;

– rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione o, nel caso l'arrivo reale del treno sia successivo al predetto orario indicato nel documento di programmazione, rispetto all'orario di arrivo reale del treno, in caso di ritardi nella stazione di destinazione contenuti rispettivamente entro:

- *15' nelle fasce orarie di punta;*
- *30' nelle fasce orarie medie;*
- *60' nelle fasce orarie di morbida;*

-rispetto all'orario indicato nel documento di programmazione, in caso di ritardo superiore alle predette soglie ma tale comunque da consentire che il treno sia messo a disposizione dell'operatore del servizio di manovra entro l'orario previsto di avvio del servizio stesso;

c) in occasione delle operazioni funzionali all'estrazione del convoglio dall'impianto e al successivo piazzamento in stazione, l'operatore di servizi manovra si obbliga a garantire l'avvio delle operazioni volte all'estrazione del treno ed il successivo piazzamento in stazione (per le eventuali operazioni tecniche propedeutiche alla partenza) nel rispetto della tempistica definita nel documento di programmazione;

d) per le tracce non presenti nel documento di programmazione, preventivamente concordate tra richiedenti servizi e operatore del servizio di manovra in collaborazione con il GI e gli altri operatori di impianto interessati, l'operatore del servizio di manovra si obbliga ad avviare le operazioni di manovra entro un massimo di 60' dall'arrivo del convoglio nella stazione di destinazione, ovvero dal termine delle operazioni di messa a disposizione del convoglio nell'impianto (per le operazioni propedeutiche alla partenza).

La mancata ottemperanza agli obblighi di cui alle lettere b) e c) o il mancato rispetto delle tempistiche di cui alla lett. d) comportano, per l'operatore di servizi di manovra, la corresponsione al richiedente il servizio, a titolo di penale, di una somma da definire - tra le parti individuate nei pertinenti atti contrattuali - in forma di percentuale del corrispettivo previsto per l'operazione di manovra, in ogni caso non inferiore al 10%.

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

8) Pubblicare sul proprio sito web il rapporto percentuale tra operazioni soggette a penali, ai sensi del punto 12.2 della Delibera, ed il totale delle operazioni svolte, sia con riferimento ai singoli utenti che alla totalità degli stessi. I suddetti dati sono pubblicati, con cadenza almeno semestrale, entro tre mesi dalla conclusione del periodo di riferimento.

Articolo 14bis **Livelli minimi garantiti di performance e penali**

Il comprensorio di Verona Quadrante Europa stabilisce un sistema di performance conforme a quanto espresso all'art 14.7 del presente Recomaf e, in caso di mancata ottemperanza a tale sistema, la corresponsione al richiedente il servizio, a titolo di penale, di una somma in forma di percentuale del 10% rispetto al corrispettivo previsto per la singola operazione di manovra corrispondente.

Tali misure dovranno essere inserite nei contratti di servizio pubblicati dal GU.

Articolo 15 **Programmazione integrata del servizio di manovra ferroviaria**

- 1) La programmazione del servizio di manovra ferroviaria deve essere coordinata con la programmazione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, nonché con i tempi di lavorazione dei carichi all'interno delle singole unità produttive.
- 2) Ai fini di cui al punto precedente, gli operatori comprensoriali, il GI, il Gestore Unico e i richiedenti servizio interessati si obbligano a sottoscrivere, nel rispetto di esigenze di riservatezza commerciale, un documento di programmazione dei servizi ferroviari nel comprensorio, con

assunzione di responsabilità al rispetto degli orari ivi previsti. Tale documento è predisposto con le modalità descritte alla misura 12 della Delibera 130/2019:

[...]“in occasione dell’attivazione di ciascun orario di servizio e di variazioni che abbiano un impatto significativo sull’organizzazione degli impianti di servizio, l’operatore del servizio di manovra (il GU ndr) redige e aggiorna (in collaborazione con i richiedenti servizi, il GI, altri operatori di impianto) un documento di programmazione in cui vengono riportati gli orari di arrivo e partenza dei treni, nonché declinate tutte le operazioni da svolgere dopo l’arrivo dei treni o prima della partenza degli stessi, ivi incluse l’avvio e la conclusione del servizio di manovra, con i relativi orari e le conseguenti rispettive responsabilità; il documento di programmazione è redatto evidenziando, nel caso di traffico merci, le finestre temporali previste per lo scarico/carico dei convogli. D’intesa con i richiedenti servizi e il GI, l’operatore di servizi di manovra individua (il GU ndr) tre fasce orarie (punta, media e morbida), eventualmente differenziate in relazione al giorno della settimana o al periodo dell’anno, che caratterizzano l’impianto in relazione al traffico programmato. [...]

- 3) il GI, i richiedenti servizio, gli operatori comprensoriali ed il Gestore Unico sono tenuti, per quanto di rispettiva competenza, a perseguire l’interoperabilità delle relative piattaforme informatiche o la loro integrazione.

Articolo 16

Rinvio alle disposizioni vigenti

Per quanto non espressamente previsto dal presente Regolamento, si rinvia alle disposizioni previste dal codice civile applicabili per analogia o dalla normativa legislativa e regolamentare applicabile in materia.

Verona li 15-04-2020

Firmato da:
DI NARO OLIMPIA
Motivo:

Firme Operatori Comprensoriali


Data: 15/04/2020 11:43:11

Terminali Italia S.r.l.


 Firmato da NICITO ELIO
La Firma è stata verificata correttamente

Quadrante Servizi S.r.l.

Immobiliare Magazzini S.r.l.

 PEZZO PAOLO
Avvocato
16.04.2020
09:11:53 UTC

Volkswagen Group Italia

 M. Nardio