



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari

Via dell'Arte, 16 00144 Roma tel.06.5908.3088 Fax 06.5908.4231

Divisione 1-Vigilanza e Monitoraggio

Direttore dell'Ufficio per la Regolazione
dei Servizi Ferroviari
Sede

Prot.n.38/4

Oggetto: Ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e), commi 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003 presentato in data 6 dicembre 2011 da Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) c/Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in relazione ai termini e alle condizioni di cui al documento "Accordo Quadro per Infrastruttura AV/AC" predisposto da RFI.

In riferimento all'argomento in oggetto, acquisita ed esaminata tutta la documentazione nel corso dell'istruttoria, in qualità di responsabile del procedimento in questione nominato con nota URSF prot.910/4 del 7/12/2011, si trasmette alla S.V. la relazione istruttoria che segue per l'adozione della relativa decisione in merito.

I. - LE PARTI

- **Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.** (di seguito NTV) è un'impresa ferroviaria (di seguito IF) privata che opererà nel trasporto ferroviario passeggeri ad Alta Velocità.

NTV è stata creata nel dicembre 2006 dagli imprenditori Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Gianni Punzo e Giuseppe Sciarrone. Nel giugno 2008 si sono aggiunti Intesa Sanpaolo, Alberto Bombassei, Generali Financial Holdings FCP-FIS e SNCF/VFE-P SA e nel gennaio 2009 Isabella Seragnoli.

Il servizio commerciale proposto da NTV, con una flotta (a regime) di 25 treni denominati "Italo", prevede un'offerta che raggiungerà 9 città italiane e 12 stazioni, tra cui tutte quelle dedicate all'Alta Velocità. (fonte www.ntvspa.it)

- **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.** (di seguito **RFI**), società appartenente al gruppo facente capo alla Holding Ferrovie dello Stato S.p.A., è il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria italiana (di seguito **GI**), in virtù dell'atto di concessione di cui al D.M. 138/T del 2000 e s.m.i., che disciplina i rapporti fra lo Stato (concedente) e RFI (concessionario).

In attuazione delle Direttive comunitarie n. 12, 13, 14 del 2001, il Decreto Legislativo n. 188 del 2003 ha confermato al Gestore dell'infrastruttura la sua missione, delineandone le diverse aree di responsabilità (fonte www.rfi.it).

II. - I FATTI

Di seguito si riportano sinteticamente i fatti relativi al ricorso de quo.

NTV ed RFI in data 17 gennaio 2008 hanno sottoscritto, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 188/2003, un Accordo Quadro avente ad oggetto la capacità, in termini di tracce e servizi, sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. Con tale Accordo Quadro RFI ha assicurato ad NTV, tra l'altro, la disponibilità della capacità, nei termini richiamati nell'Allegato A all'AQ stesso, per una durata di anni 10 (a decorrere dal 12 dicembre 2010 fino al 12 dicembre 2020) ed NTV si è impegnata ad avviare il servizio di trasporto a decorrere dal 1° gennaio 2011.

In data 11 dicembre 2008 l'URSF, a conclusione della procedura di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete, ha prescritto l'inserimento - nel Capitolo 2 Parte Speciale - del *paragrafo a.5.1 Differimento del periodo di validità dell'Accordo Quadro*: subordinatamente al verificarsi di circostanze e/o eventi imprevedibili e comunque non imputabili alle parti dell'Accordo Quadro, è stata prevista la possibilità – per l'IF che abbia già sottoscritto un Accordo Quadro – di richiedere ed ottenere uno slittamento del periodo di validità dell'Accordo medesimo, per un periodo massimo di 9/10 mesi.

Successivamente - in data 28 luglio 2009 - NTV ha rappresentato ad RFI, in conformità a quanto previsto nel suddetto *paragrafo a.5.1* del Capitolo 2 PS del PIR, l'esigenza di differire l'inizio della propria attività commerciale dal 1° gennaio 2011 al 1° settembre 2011, confermando il mantenimento dei volumi di capacità.

Nel tentativo di conciliare le rispettive posizioni, RFI si è reso disponibile a differire l'avvio del servizio a condizione di una rimodulazione dei volumi di capacità oggetto del predetto Accordo.

Pertanto, in data 18 febbraio 2010 NTV ed RFI hanno sottoscritto due atti, uno modificativo e l'altro integrativo dell'Accordo Quadro:

- con l'Atto modificativo le parti hanno concordato in ordine allo slittamento dell'inizio dell'attività dal 1° gennaio 2011 al 1° settembre 2011, procedendo alla rimodulazione dei volumi (modificando l'Allegato A all'AQ relativo alla capacità assegnata);

- con l'Atto integrativo le medesime parti hanno integrato l'allegato B all'AQ, individuando gli interventi per adeguare e potenziare la capacità degli impianti e delle stazioni, rendendoli funzionali alle maggiori esigenze di trasporto delle imprese ferroviarie.

Il 14 aprile 2010 NTV ha richiesto le tracce previste nel programma d'esercizio dell'Accordo Quadro (4 coppie di treni sulla tratta Milano-Napoli ed una coppia sulla tratta Milano-Roma), confermando l'avvio del servizio commerciale al 1° settembre 2011.

In data 9 luglio 2010 NTV ha riformulato la richiesta di tracce, comunicando ad RFI l'esigenza di un ulteriore differimento - dal 1° settembre al 1° ottobre 2011 - per l'avvio del servizio commerciale (portando quindi da 9 a 10 mesi il differimento della data di inizio attività).

In data 11 novembre 2010 RFI ha trasmesso ad NTV il progetto relativo all'orario dicembre 2010 - dicembre 2011, con decorrenza 1° ottobre 2011.

In data 4 marzo 2011 RFI ha chiesto ad NTV di confermare l'avvio del servizio commerciale al 1° ottobre 2011, come dalla stessa IF richiesto con la nota del 9 luglio 2010.

NTV, con nota del 21 marzo 2011, in esito alla conferma della data di inizio di attività richiesta da RFI, ha dichiarato che le tracce di cui al progetto orario elaborato dalla stessa RFI e trasmesso in data 11 novembre 2010 erano, a quella data, previste dalla programmazione di NTV.

Il 7 aprile 2011 NTV ha formalizzato la richiesta di tracce orario per l'orario di servizio 11 dicembre 2011 - 8 dicembre 2012.

In data 21 giugno 2011 NTV ha ritenuto opportuno formulare ad RFI alcune considerazioni in ordine alle modalità di svolgimento della procedura per il rilascio dell'ammissione tecnica del rotabile AGV 575.

In particolare NTV ha evidenziato che RFI, a seguito del rilascio da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) dell'ammissione tecnica per prove e dell'autorizzazione all'esecuzione delle corse prova ha:

- i) disposto la sospensione delle corse prova, il cui programma prevedeva la circolazione unitamente agli altri treni commerciali, prescrivendone lo svolgimento unicamente su linee tradizionali in regime di interruzione della linea;
- ii) dichiarato di non condividere le contrarie precisazioni fornite al riguardo dall'ANSF, confermando che lo sviluppo delle corse prova doveva avvenire unicamente sulle linee tradizionali in regime di interruzione della linea;
- iii) confermato le suddette limitazioni allo svolgimento delle corse prova anche a seguito della proroga, da parte dell'ANSF, sia dell'ammissione tecnica per prove, sia all'autorizzazione all'esecuzione delle corse prova.

3
del 1° aprile

Per quanto sopra, NTV ha invitato RFI, nella stessa nota del 21 giugno 2011, a porre fine alle proprie condotte, definendole *“ostruzionistiche”* e a rispettare la normativa e le prescrizioni dell'ANSF, così da *“non ritardare ulteriormente il regolare svolgimento della procedura”* per il rilascio dell'ammissione tecnica del rotabile AGV 575.

RFI ha dato riscontro con nota del 22 giugno 2011 affermando l'irrilevanza delle limitazioni dalla stessa imposte nel ritardo del processo di omologazione ed evidenziando la necessità di procedere ad un'apposita *“analisi di rischio”* quale presupposto per autorizzare la circolazione del treno AGV 575 in presenza di treni commerciali.

La questione del processo di ammissione tecnica del materiale rotabile di NTV è stata inoltre sottoposta all'attenzione del Gruppo di Supervisione dell'attuazione dell'Accordo Quadro RFI/NTV (istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel febbraio 2009).

Tale Gruppo, espletate le opportune verifiche sulla problematica, ha successivamente riferito al Ministro il quale, con lettera datata 27 giugno 2011 indirizzata a NTV e RFI, ha richiamato entrambi al rispetto delle disposizioni dell'ANSF, unico soggetto titolare della sicurezza del trasporto ferroviario (in particolare del processo di ammissione tecnica del materiale rotabile) e, contestualmente, ha invitato le parti a sottoscrivere un documento congiunto volto a confermare la validità dell'Accordo Quadro anche nel caso di ritardi nella conclusione del processo di ammissione tecnica in corso.

NTV con lettera del 28 giugno 2011, facendo seguito all'invito del Ministro, ha comunicato ad RFI la propria disponibilità alla sottoscrizione di un documento congiunto per confermare la validità dell'Accordo Quadro RFI/NTV.

RFI con lettera del 30 giugno 2011, pur prendendo atto che la ripresa delle attività di verifiche e di prove del materiale rotabile avrebbe dovuto essere conforme alle disposizioni e alle metodologie dall'ANSF, ha ribadito, tuttavia, le perplessità secondo le quali il processo dei test in questione, così come autorizzato dalla suddetta Agenzia, avrebbe potuto aumentare il livello di rischio per i treni commerciali interferenti con la circolazione dei rotabili in prova.

NTV in data 8 luglio 2011 ha reiterato ad RFI la richiesta di un incontro per discutere del documento congiunto di conferma della validità dell'Accordo Quadro.

In assenza di riscontro da parte del Gestore, NTV, con successiva nota del 14 luglio 2011, ha chiesto la fissazione di una riunione del Gruppo di Supervisione al fine di concordare le modalità e le tempistiche per addivenire alla sottoscrizione del predetto documento congiunto.

In seguito NTV, con lettera del 19 luglio 2011, ha fatto presente a RFI l'impossibilità di avviare il servizio commerciale previsto per il 1° ottobre 2011: secondo NTV stessa alcuni comportamenti ostruzionistici da parte di RFI nella definizione delle modalità delle corse prova dei treni AGV

avrebbero ritardato le tempistiche di omologazione dei treni, rendendo impossibile il rispetto dei termini dell'Accordo Quadro.

RFI, con comunicazione del 02 agosto 2011, nel declinare in via prioritaria ogni responsabilità ha, tra l'altro:

- i) dichiarato di considerare decorrente dal 1° ottobre 2011 l'esecuzione dell'Accordo Quadro sottoscritto con NTV;
- ii) espressamente definito "*immotivata*" la richiesta di NTV di discutere su un documento congiunto che confermasse la validità dell'AQ;
- iii) chiesto ad NTV di confermare l'utilizzazione delle tracce riservate alla medesima Società per il corrente orario di servizio ai fini dell'attività commerciale, facendo presente che, in assenza di tale conferma entro il termine di cinque giorni dal ricevimento della predetta comunicazione, il GI si sarebbe riservato il diritto di allocare in tutto o in parte le tracce riservate ad NTV ad altre imprese ferroviarie.

NTV con lettera dell'11 agosto 2011 ha reiterato ad RFI la richiesta di fissare un incontro volto a stabilire, entro e non oltre la prima decade del mese di settembre, le modifiche all'Accordo Quadro per riprogrammare l'avvio del servizio commerciale all'interno dell'orario di servizio 2011-2012: ciò si era reso necessario in quanto taluni fatti - richiamati nella medesima nota dell'11 agosto - avevano comportato un ritardo nella conclusione della procedura di omologazione.

Nella stessa nota NTV evidenzia inoltre come un altro evento (precisamente l'incendio presso la stazione Tiburtina del 24 luglio 2011) - non imputabile ad NTV - abbia provocato una indisponibilità di infrastruttura per una settimana e la riduzione della capacità attesa nel mese di agosto per lo svolgimento delle corse prova.

Infine NTV ha fatto presente come la mancata messa a disposizione da parte di RFI, nei tempi previsti, degli spazi nella nuova stazione AV di Roma Tiburtina per l'espletamento di attività di assistenza ed accoglienza dei viaggiatori, abbia provocato evidenti ripercussioni sulla tempistica di avvio del servizio ferroviario da parte dell'impresa stessa.

RFI con nota del 12 agosto 2011 - pur contestando alcune ricostruzioni fatte da NTV nella nota dell'11 agosto - ha dichiarato comunque la propria disponibilità per un incontro da tenersi il 9 settembre 2011, facendo presente che in tale occasione si sarebbe affrontata anche la problematica della richiesta di tracce relative all'orario dicembre 2011 - dicembre 2012.

NTV ha confermato, con nota del 2 settembre 2011, la partecipazione all'incontro con il Gestore, sottolineando come l'impossibilità di avviare il servizio commerciale secondo quanto stabilito nell'Accordo Quadro non fosse ascrivibile a cause imputabili a NTV stessa.

All'incontro del 9 settembre 2011 NTV ha reiterato ad RFI la richiesta di riprogrammare il servizio all'interno dell'orario 2011-2012 in quanto impossibilitata ad avviare il servizio commerciale il 1° ottobre 2011.

A seguito del citato incontro, RFI ha trasmesso ad NTV, in data 7 ottobre 2011, l'Accordo Quadro finalizzato a regolare i loro rapporti.

Nel frattempo le parti avevano concordato un ulteriore incontro per il 3 novembre 2011.

NTV in data 28 ottobre 2011 ha trasmesso ad RFI una versione integrata e modificata dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011, rinominando lo stesso "*Secondo Atto modificativo dell'Accordo Quadro per infrastruttura AV/AC sottoscritto il 17 gennaio 2008*"

RFI con nota del 2 novembre 2011 ha ribadito il contenuto del testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 e, contestualmente, ha confermato l'incontro per il 3 novembre.

Dopo l'incontro del 3 novembre 2011 RFI, con nota del 17 novembre 2011, nel rappresentare ad NTV il recepimento di talune osservazioni, ha trasmesso all'impresa ferroviaria il testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre con le conseguenti modifiche e contestualmente chiesto ad NTV di restituire il documento controfirmato per condivisione prima della sua relativa formalizzazione.

A seguito degli eventi verificatisi e sopra sintetizzati, NTV ha ritenuto di dover sottoporre alla valutazione dell'Organismo di Regolazione i sottoindicati punti del testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 e dell'ultima versione del 17 novembre 2011 (Nuovo AQ):

- I) **Efficacia e vigenza dell'Accordo Quadro del 17 gennaio 2008;**
- II) **Responsabilità dei ritardi nel processo di omologazione;**
- III) **Avvio del servizio a "data fissa";**
- IV) **Riformulazione della richiesta di tracce orarie;**
- V) **Tracce per pre-esercizio.**

Più precisamente NTV ha sollevato le seguenti eccezioni:

Punto I) - Efficacia e vigenza dell'Accordo Quadro del 17 gennaio 2008.

NTV ha rilevato che dal testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 non si evince in modo chiaro ed inequivocabile la vigenza ed efficacia dell'Accordo Quadro sottoscritto in data 17 gennaio 2008, come successivamente modificato ed integrato con gli atti del 18 febbraio 2010.

In particolare non è inserita alcuna previsione che confermi la disponibilità per NTV, per ciascun orario di servizio, di una determinata capacità di infrastruttura - in termini di tracce orario - fino al 12 dicembre 2020.

6
del Aprile

Punto II) - Responsabilità dei ritardi nel processo di omologazione.

NTV non ha ritenuto oggettiva la ricostruzione dei fatti riportata al *paragrafo n)* del Nuovo Accordo Quadro, secondo cui le parti dichiarano di aver tecnicamente accertato che le attività finalizzate al rilascio del certificato di sicurezza e il processo omologativo del materiale rotabile AGV hanno avuto dei ritardi non imputabili a responsabilità delle parti.

A sostegno delle proprie motivazioni NTV invoca quanto asserito dall'ANSF nella nota del 17 giugno 2011.

Punto III) - Avvio del servizio a "data fissa"

NTV, in luogo di una "data fissa" per l'avvio del servizio commerciale (*premessa q*, punto 2 del Nuovo AQ), ha proposto di indicare una data finale entro la quale avviare il servizio. Secondo NTV la rigida previsione di una data fissa risulterebbe penalizzante in quanto, per motivi prudenziali, l'IF sarebbe indotta ad individuare una data ampiamente successiva rispetto a quella ragionevolmente prevedibile per l'avvio del servizio commerciale, nel timore di incorrere nella fattispecie prevista dalla clausola risolutiva espressa contenuta nel punto 11 del Nuovo AQ, e con l'ulteriore incertezza circa la possibilità di poter comunque iniziare il servizio prima di tale data.

Punto IV) - Riformulazione della richiesta di tracce orarie.

NTV ha eccepito l'infondatezza di quanto disposto dall'art. 3 dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 secondo cui l'IF dovrebbe impegnarsi "a riformulare la richiesta di tracce per l'orario di servizio dicembre 2011-dicembre 2012 [...]".

Al riguardo l'IF ha fatto presente di aver già formulato, in data 7 aprile 2011, in coerenza con il PIR, la richiesta di tracce per l'orario di servizio 11 dicembre 2011 - 8 dicembre 2012. Pertanto, in tal caso, si tratterebbe di confermare le tracce alla luce dell'istruttoria già svolta e del diritto già acquisito.

Punto V) - Tracce per pre-esercizio.

Secondo l'articolo 8 dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 proposto da RFI "*le tracce assegnate e/o da assegnarsi da parte di RFI a NTV per attività non commerciali (a titolo esemplificativo corse prova e pre-esercizio) sono e/o formeranno oggetto di apposita e distinta contrattualizzazione, senza che tali tracce possano essere portate a deconto degli importi dovuti da NTV ai sensi dei punti 6) e 7)*" del medesimo accordo.

La disposizione è considerata da NTV ingiustificata in quanto l'IF dovrebbe corrispondere al GI una ulteriore somma oltre quella a pari all'85% del valore del pedaggio relativo alla capacità non utilizzata

nel periodo intercorrente tra il 1° settembre 2011 e il nuovo termine di avvio del servizio commerciale, con conseguente duplicazione di costi.

Tanto premesso NTV ha deciso di ricorrere all'Organismo di Regolazione

III. - OGGETTO DEL RICORSO

Con il ricorso ex art. 37, comma 3, lettere a) ed e), commi 5 e 6 del D.Lgs. n. 188/2003 presentato in data 6 dicembre 2011, la Società ricorrente NTV chiede all'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari di prescrivere che:

- (i) nel testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011, nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, sia opportunamente inserita una previsione che confermi espressamente e in termini inequivoci la continuità dell'Accordo Quadro sottoscritto in data 17 gennaio 2008, così come successivamente modificato ed integrato con gli atti del 18 febbraio 2010 e, quindi, la perdurante validità ed efficacia di tale Accordo;
- (ii) sia modificata la premessa n) al testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, eliminando dal relativo testo l'inciso *"e che, all'esito dell'approfondimento tecnico condotto congiuntamente dalle Parti, le stesse si danno reciprocamente atto che i ritardi non costituiscono fonte di responsabilità in capo a ciascuna di esse"*;
- (iii) sia modificata la premessa q) e l'articolo 2) del testo dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, prevedendo, in luogo di una data fissa, una data finale stabilita da NTV entro la quale la stessa si obbliga ad avviare il servizio commerciale;
- (iv) sia modificato l'articolo 3) dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011, prevedendo l'obbligo di "confermare", anziché "riformulare", la richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio dicembre 2011 - dicembre 2012, già formulata in data 7 aprile 2011 e conseguentemente eliminando dal testo l'inciso *"RFI procederà conseguentemente all'istruttoria della richiesta in coerenza con detto programma d'esercizio e al rilascio del progetto orario secondo i termini e alle condizioni previste dal PIR"*;
- (v) sia modificato l'articolo 8) dell'Accordo Quadro del 7 ottobre 2011 nella versione proposta da RFI il 17 novembre 2011 in modo da prevedere espressamente che le tracce utilizzate da NTV per il pre-esercizio saranno portate a deconto degli importi dovuti ai sensi dei punti 6) e 7) del medesimo accordo".

IV. L'ATTIVITA' ISTRUTTORIA

Con lettera **prot. n. 910 del 7 dicembre 2011** l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari ha comunicato ad RFI l'avvio del procedimento istruttorio in relazione al ricorso ex art. 37, comma 3, lettera a) ed e), commi 5 e 6, del D.Lgs. 188/2003, presentato in data 6 dicembre 2011 da NTV in relazione ai termini e alle condizioni di cui al documento "Accordo Quadro per Infrastruttura AV/AC" predisposto da RFI.

Ai fini dell'istruttoria del ricorso in questione l'URSF ha richiesto a RFI, con la medesima nota del 7 dicembre 2011, di fornire entro 10 giorni:

- una dettagliata relazione sulle tematiche oggetto di contestazione contenente - tra l'altro - le motivazioni di fatto e di diritto che hanno determinato le formulazioni proposte nell'Accordo Quadro e confutate dall'IF NTV S.p.A.;
- ogni altra eventuale informazione, documentazione o valutazione che RFI ritenesse utile fornire ai fini dell'istruttoria di cui trattasi.

Con lettera **n. RFI-AD\A0011\P\2011\0001424 del 19 dicembre 2011** il Gestore ha fornito quanto richiesto da quest'Ufficio, come di seguito riassunto.

Preliminarmente RFI definisce il ricorso inammissibile in quanto NTV ha chiesto all'URSF di pronunciarsi su questioni che esulano dalla competenza dell'Ufficio.

In proposito RFI, richiamando l'art. 37 comma 3 del D.Lgs. 188/2003, evidenzia che l'URSF dovrebbe esaminare *"esclusivamente gli atti unilaterali del Gestore con cui quest'ultimo dispone di utilità riservate ed essenziali o addirittura esercita prerogative di tipo pubblicistico attinenti all'accesso o all'uso dell'infrastruttura"*, e che in tale contesto non rientrerebbero le valutazioni di *"tutte le questioni attinenti al normale svolgimento dei rapporti negoziali tra il Gestore e le imprese ferroviarie e ai comportamenti assunti dalle parti nel quadro di tali rapporti"*, riservate invece all'autorità giudiziaria ordinaria.

Pertanto, secondo il Gestore, dovrebbero essere sottratte a valutazioni dell'URSF le decisioni in merito all'efficacia e vigenza dell'AQ tra GI e IF, compreso il testo di una proposta negoziale.

Ciò premesso il Gestore dell'infrastruttura, dopo una sintetica esposizione dei fatti che hanno preceduto l'apertura del procedimento in oggetto, illustra le ragioni che lo hanno indotto a sottoporre a NTV la versione del Nuovo Accordo Quadro.

A seguito della ricostruzione degli avvenimenti, già rappresentata al precedente *paragrafo II. "I FATTI"*, RFI evidenzia che la *"divergenza di vedute"* con l'IF NTV è collocabile in un arco di tempo molto circoscritto (precisamente dalla metà di aprile alla fine di giugno 2011) ed ha riguardato esclusivamente le corse prova effettuate da NTV sulla rete tradizionale.

Secondo RFI lo svolgimento dei test omologativi ha subito solo una *“modesta limitazione”*, del tutto influente sul *time to market* di NTV.

Dall'esame della documentazione di bilancio di NTV (edizione 2010) RFI ha inoltre riscontrato che nel CdA del 26 gennaio 2011 è stato approvato un Business Plan aggiornato di NTV che prevede un rinvio al dicembre 2011 della data di avvio del servizio, motivando tale rinvio con una riconsiderazione dei tempi (superiori al programmato) per il completamento degli adempimenti relativi alla omologazione del materiale rotabile.

Dell'avvenuto riesame del Business Plan, *“a causa delle nuove tempistiche di omologazione dei treni AGV”*, e di *“possibili incertezze di natura autorizzativa all'avvio dell'attività commerciale”* viene data menzione anche nella relazione del Collegio sindacale di NTV dell'11 aprile 2011.

RFI rileva quindi come NTV - adottando un comportamento non trasparente - abbia omesso di rappresentare tale situazione al GI stesso.

Dopo le suddette precisazioni, il Gestore ha puntualmente replicato ad ogni singola richiesta di NTV, come di seguito sintetizzato:

I) Efficacia e vigenza dell'Accordo Quadro del 17 gennaio 2008

RFI considera le eccezioni di NTV su tale punto immotivate, in quanto nel testo dell'Accordo Quadro del 17/11/2011 si richiama esplicitamente l'AQ originario del 17 gennaio 2008.

Più specificatamente il GI fa notare che l'AQ del 17/11/2011:

- (a) nello stabilire l'impegno per NTV di corrispondere a RFI una somma pari all'85% del pedaggio (punto 6) fa riferimento alla capacità prevista nell'AQ del 17 gennaio 2008, così come modificato e integrato in data 18 febbraio 2010;
- (b) nel determinare le tracce prese in considerazione ai fini del pagamento del pedaggio fa anch'esso riferimento a quelle oggetto di capacità prevista dall'Accordo Quadro (punto 7);
- (c) nel prevedere ulteriori ipotesi di risoluzione, fa espressamente riferimento al *“presente Accordo e [ad] ogni altro correlato rapporto negoziale definito dalle Parti”* (punto 11).

II) Responsabilità dei ritardi nel processo di omologazione.

RFI precisa di aver inserito nel testo del Nuovo Accordo Quadro la lettera *n)*, che contempla l'espresso riconoscimento dell'assenza in capo al GI di qualsivoglia responsabilità in ordine ai ritardi del processo omologazione, a fronte della circostanza che RFI stessa, pur avendo la facoltà di procedere alla risoluzione dell'Accordo Quadro (ai sensi dell'art. a.8 capitolo 2, parte speciale, del

PIR vigente) ha, tuttavia, preferito assicurare ad NTV la possibilità di individuare una “*soluzione compositiva*”.

Pertanto la previsione di cui alla *lettera n)* del nuovo AQ è ritenuta necessaria dal Gestore dell'infrastruttura al fine di evitare che permangano anche solo dubbi sul proprio corretto operato.

RFI ritiene infatti che NTV abbia unilateralmente deciso di differire ulteriormente l'avvio del servizio commerciale al dicembre 2011 (con conseguente revisione del *Business Plan* già a gennaio 2011), senza informare preventivamente il GI, per errori di programmazione tecnico-operativa riconducibili all'impresa medesima.

Date le circostanze RFI considera necessario inserire la predetta clausola evidenziando come il tentativo di NTV di imputare al GI la responsabilità dei ritardi nel processo di omologazione dei treni AGV e del conseguente mancato avvio del servizio nel termine prescritto sia del tutto infondato.

III) Avvio del servizio a “data fissa”.

Relativamente alla richiesta di NTV di modificare il Nuovo Accordo Quadro sostituendo la previsione di una data fissa per l'avvio dell'attività commerciale dell'IF con un termine finale, RFI fa notare che:

- (a) la previsione di una data fissa per l'avvio del servizio commerciale è un elemento proprio di qualsiasi Accordo Quadro, ivi compreso quello sottoscritto da NTV il 17 gennaio 2008, ove l'indicazione della data non è stata oggetto di contestazione da parte dell'IF.
- (b) la previsione di una data fissa consente al GI di pianificare correttamente l'uso dell'infrastruttura: permettere ad un'impresa ferroviaria di impegnare capacità senza che il GI abbia cognizione della data di avvio dell'attività commerciale, impedirebbe al GI medesimo di gestire in modo efficiente le risorse strutturali e, per di più, potrebbe generare potenziali effetti anticoncorrenziali ostacolando l'accesso ad altre imprese ferroviarie che si vedrebbero impossibilitate ad effettuare il servizio commerciale a causa di tracce formalmente “*occupate*”, ma di fatto non utilizzate.
- (c) la previsione di una data fissa rende possibile al GI di calcolare l'importo del pedaggio nella misura integrale che l'IF deve corrispondere per l'utilizzo delle tracce e non, come nel caso in esame, nella misura dell'85%, che implica una rinuncia di RFI ad una parte di prezzo.

IV) Riformulazione della richiesta di tracce orarie.

RFI definisce contraddittoria la richiesta di NTV di modificare il testo del Nuovo Accordo Quadro sostituendo alla *“riformulazione”* delle tracce orarie per l'orario di servizio dicembre 2011-dicembre 2012 la mera *“conferma”* delle predette tracce.

Secondo il GI tale proposta è in palese contraddizione con la condotta negoziale dell'impresa ferroviaria la quale, con note dell'11 agosto e del 2 settembre 2011, ha chiesto di *“riprogrammare il servizio all'interno dell'orario 2011-2012”*.

RFI in proposito fa notare che il differimento da parte di NTV dell'avvio dell'attività commerciale di fatto implica una riprogrammazione delle tracce orarie coerente con la data di effettivo inizio dell'attività: il GI afferma, a sostegno delle proprie motivazioni, che la precedente richiesta di tracce orarie - formulata da NTV ad aprile 2011 - faceva riferimento ad un programma di esercizio, con decorrenza 11 dicembre 2011, che non è stato rispettato.

V) Tracce per pre-esercizio.

NTV chiede che il corrispettivo versato al GI sensi dell'art. 8 dell'Accordo Quadro per l'assegnazione delle tracce finalizzato all'effettuazione del pre-esercizio non sia oggetto di distinta contrattualizzazione e che tale importo sia portato a deconto di quanto dovuto dalla stessa NTV ai sensi degli articoli 6) e 7) del medesimo Accordo.

RFI replica che:

- (a) precedentemente la questione non è mai stata oggetto di contestazione da parte di NTV nel corso delle negoziazioni;
- (b) il Nuovo Accordo Quadro ha ad oggetto capacità per servizi commerciali e non le tracce che NTV intende utilizzare per attività di pre-esercizio;
- (c) se NTV avesse rispettato la data di avvio del servizio, come da impegni assunti in sede di Accordo Quadro (successivamente modificato e integrato), le corse per il pre-esercizio si sarebbero svolte prima di tale data e il valore delle stesse sarebbe stato corrisposto in anticipo e a parte rispetto alle somme dovute per l'esercizio delle tracce connesse all'Accordo Quadro.

In conclusione, RFI ha chiesto all'URSF:

- (1) di essere sentita in audizione, se del caso anche in contraddittorio con NTV;
e nel merito,
- (2) ove l'Ufficio dichiara la propria piena competenza anche su vicende di carattere precipuamente negoziale, il rigetto delle tesi e delle misure richieste da NTV con il Ricorso;

- (3) per l'effetto, anche se del caso previo accertamento della ricorrenza dei presupposti per la risoluzione dell'Accordo Quadro, di dichiarare la correttezza della condotta, anche negoziale, posta in essere da RFI e la coerenza con il vigente quadro normativo e regolamentare delle clausole oggetto di contestazione da parte di NTV.

Con nota **prot. n. 953 del 22 dicembre 2011** l'URSF, in esito alla richiesta formulata da RFI al punto 1 del paragrafo "*Conclusioni*" della relazione del 19 dicembre 2011, ha convocato in audizione - per il giorno 28/12/2011 - l'Amministratore Delegato della società stessa.

In riscontro alla suddetta nota URSF del 22 dicembre, l'AD di RFI ha comunicato - con nota **prot. RFI-AD\A0011\P\2011\0001443 del 23 dicembre 2011** - di non poter aderire alla convocazione in audizione causa inderogabili impegni di servizio già programmati, rendendosi disponibile a partire dai primi giorni di gennaio.

Con nota **prot. 960 del 28 dicembre 2011** l'URSF - con specifico riguardo alle argomentazioni svolte da codesto Gestore in merito alla clausola di Accordo Quadro trasmesso alla IF NTV S.p.A. riguardante l'obbligo di "*ristrutturazione di richiesta di tracce orario*" avanzata dall'IF stessa in data 07 aprile 2011 - ad integrazione degli elementi acquisiti da RFI con la relazione del 19/12/2011 ha chiesto al Gestore stesso di fornire:

- lo schema della compatibilizzazione delle tracce richieste il 07 aprile 2011 dall'IF NTV S.p.A. con quelle di altre IF, effettuata da RFI S.p.A. prima dell'avvio dell'interlocuzione finalizzata alla sottoscrizione del nuovo Accordo Quadro;
- l'ipotesi di compatibilizzazione dei servizi richiesti il 07 aprile 2011 da NTV S.p.A. con l'orario di servizio definito ed operativo dal 12 dicembre 2011, anche in relazione ad eventuali ulteriori richieste di tracce nel frattempo intervenute a valere sull'orario di servizio in corso.

L'URSF ha inoltre fatto presente che la contrattualizzazione di servizi eventualmente richiesti da altre IF in corso d'orario, confliggenti con quelli originariamente richiesti dall'IF NTV S.p.A., è subordinata alla conclusione del procedimento in oggetto.

In riscontro alla suddetta nota URSF del 28 dicembre RFI ha trasmesso - in allegato alla nota n. **RFI-AD\A0011\P\2012\0000005 del 3 gennaio 2012** - la seguente documentazione:

- schema di compatibilizzazione delle tracce richieste il 7 aprile 2011 da NTV con i servizi AV richiesti da Trenitalia;
- nota esplicativa contenente le richieste di ulteriori tracce per servizi AV avanzate da Trenitalia in data 2 dicembre 2011 e relativo impatto con l'ipotesi di progetto orario di NTV di cui al precedente punto.

L'URSF, con nota **prot. 07 del 04 gennaio 2012**, valutato quanto trasmesso da RFI in allegato alla nota del 3 gennaio 2012, ha richiesto alla stessa di fornire una ipotesi di compatibilizzazione delle n. 3 tracce della IF Trenitalia potenzialmente assorbenti le tracce di NTV, nel caso si ritenesse di non modificare quest'ultime ma di operare spostamenti su quelle richieste da Trenitalia.

L'URSF, con nota **prot. 16 del 10 gennaio 2012**, considerata l'impossibilità per l'Amministratore Delegato di RFI di intervenire all'audizione fissata per il 28 dicembre 2011, ha nuovamente convocato l'AD per il giorno 11 gennaio 2012.

In riscontro alla suddetta nota URSF del 04 gennaio RFI ha trasmesso - in allegato alla lettera n. **RFI-AD\A0011\P\2012\0000011 del 10 gennaio 2012** - uno schema di compatibilizzazione tra l'ipotesi del progetto orario di NTV (redatto sulla base delle tracce richieste dall'IF il 7 aprile 2011) con i servizi AV richiesti da Trenitalia, in corso d'orario, il 2 dicembre 2011.

Nella nota RFI evidenzia che il progetto di conciliazione tecnica tra i servizi delle due IF interessate potrà realizzarsi: *i)* solo a valle della riformulazione della richiesta di tracce di NTV, da avanzarsi in ragione della nuova data di avvio del servizio; *ii)* sulla base delle regole del PIR che governano il processo di allocazione delle tracce presentate oltre la data di avvio del processo di allocazione, da trattarsi quindi quali richieste in corso d'orario.

In data **11 gennaio 2012**, alle ore 15.00, si è tenuta presso gli uffici dell'URSF l'Audizione dell'Amministratore Delegato di RFI. Durante tale audizione sono stati affrontati dettagliatamente i cinque punti oggetto del ricorso di NTV, anche attraverso un approfondimento sia della relazione sulle tematiche oggetto di contestazione trasmessa dal Gestore il 19 dicembre 2011 che dello schema di compatibilizzazione tra le tracce di NTV e quelle richieste da Trenitalia in corso d'orario, inviato il 10 gennaio 2012.

V. L'AMBITO GIURIDICO

- **DECRETO LEGISLATIVO 8 LUGLIO 2003, N. 188**, di "*Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria*", ed **in particolare**:

Art. 3. Definizioni

[....]

f) "*accordo quadro*", un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

- h) "*gestore dell'infrastruttura*", soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie vigenti e nel presente decreto;
- u) "*traccia oraria*", la frazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due località in un determinato periodo temporale;
- v) "*capacità*", la somma delle tracce orarie che costituiscono la potenzialità di utilizzo di determinati segmenti di infrastruttura ferroviaria;

Art. 13. Prospetto informativo della rete

Comma 1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37.

Art. 23. Accordi quadro

Comma 1. Nel rispetto degli articoli 81, 82 e 86 del Trattato istitutivo dell'Unione europea, l'accordo quadro di cui all'articolo 22, comma 5, specifica le caratteristiche della capacità di infrastruttura richiesta dal richiedente e a questo offerta per un periodo di norma superiore alla vigenza di un orario di servizio ed a partire dal primo orario di servizio utile, compatibilmente con le procedure individuate per l'assegnazione di capacità nell'articolo 27 e nel prospetto informativo della rete. L'accordo quadro non specifica il dettaglio delle tracce orarie richieste e degli eventuali servizi connessi, ma mira a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente.

[....]

Comma 3. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

[....]

Comma 5. Gli accordi quadro sono conclusi di regola per un periodo di cinque anni e sono rinnovabili per periodi uguali alla durata iniziale. In casi specifici è ammessa una durata maggiore o minore. Un periodo superiore ai cinque anni è motivato dall'esistenza di contratti commerciali specifici, connessi ad investimenti o rischi di particolare rilievo, strettamente connessi all'utilizzazione della capacità acquisita con l'accordo quadro.

Art. 26. Riesame delle determinazioni in materia di assegnazione di capacità e di riscossione del canone di accesso all'infrastruttura

Comma 1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali hanno facoltà di richiedere all'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, il riesame delle determinazioni adottate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria in materia di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria o in materia di riscossione del canone. Il suddetto organismo di regolazione si pronuncia entro due mesi dalla data di ricevimento di tutte le informazioni necessarie.

Art. 37. Organismo di regolazione

Comma 1. L'organismo di regolazione indicato all'articolo 30 della direttiva 2001/14/CE e' il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni. Esso vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e agisce in piena indipendenza sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, dall'organismo preposto all'assegnazione della capacità e dai richiedenti, conformandosi ai principi di cui al presente articolo. E' inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.

[....]

Comma 3. Salvo quanto previsto dall'articolo 29 in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria in relazione a quanto segue:

- a) prospetto informativo della rete;
- b) procedura di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito;
- c) sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20;
- d) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi di cui all'articolo 20;
- e) accordi per l'accesso di cui all'articolo 6 del presente decreto ;

Comma 6. In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di assegnazione di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che, invece, essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.

▪ **PROSPETTO INFORMATIVO DELLA RETE (EDIZIONE DICEMBRE 2011);**

Si riportano di seguito le parti del PIR edizione 2011-2012 rilevanti ai fini della presente istruttoria.

CAPITOLO 2 – Parte Speciale - CONDIZIONI DI ACCESSO ALL'INFRASTRUTTURA AV/AC

A. ACCORDO QUADRO PER INFRASTRUTTURA FERROVIARIA AV/AC

Paragrafo a.5.1 Differimento del periodo di validità dell'Accordo Quadro

Paragrafo a.8 Risoluzione

Paragrafo a.9 Effetti della Risoluzione

B. RICHIESTA DI TRACCE ORARIE FINALIZZATA ALLA STIPULA DI CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA AV/AC

Paragrafo b.4 Conseguenze in caso di mancata contrattualizzazione (parziale o totale) delle tracce richieste

C. CONTRATTO DI UTILIZZO DELL'INFRASTRUTTURA AV/AC

Paragrafo c.3 Mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate

Appendice 2 al capitolo 2 - Parte Speciale - Accordo Quadro Tipo Per Infrastruttura AV/AC

VI. LE CONCLUSIONI.

Premessa di carattere generale. Competenza dell'URSF e legittimazione a decidere in materia di accordi quadro.

Preliminarmente si rammenta che RFI eccepisce l'inammissibilità del ricorso, finalizzato ad ottenere dall'URSF una decisione in merito all'efficacia e alla vigenza dell'Accordo Quadro e alle singole clausole, in quanto ritiene che l'oggetto del contendere di NTV esuli dalla competenza dell'Ufficio che, secondo RFI, dovrebbe limitarsi a *«tutelare la concorrenza nei servizi ferroviari»* ove sia contestata la discriminatorietà di *«decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura»* variamente incidenti sul diritto di accesso delle imprese ferroviarie (art. 37, comma 3, D.Lgs. n. 188/2003).

Sarebbero così estranee alla competenza dell'Ufficio - e riservate invece all'autorità giudiziaria ordinaria - tutte le questioni attinenti al normale svolgimento dei rapporti negoziali tra il Gestore e le imprese ferroviarie e ai comportamenti assunti dalle parti nel quadro di tali rapporti.

Nella fattispecie, secondo RFI, *«l'Ufficio è stato arbitrariamente chiamato dal ricorrente addirittura ad accertare la vigenza ed il contenuto, nonché a prescrivere modifiche, di proposte e*

pattuizioni contrattuali tra GI (Gestore dell'Infrastruttura) e NTV, come se l'Ufficio avesse il potere, proprio invece della sola autorità giudiziaria, di emettere sentenze di accertamento e costitutive”.

Questo Ufficio è del parere che le competenze dell'URSF siano chiaramente delineate dall'art. 37 del D.Lgs. 188/30, sia in relazione alla concessione di capacità di infrastruttura (o alle condizioni di una proposta di assegnazione di capacità), sia in materia di Accordi Quadro: infatti, il comma 3 dell'articolo 37 stabilisce che “[...] **ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria in relazione a quanto segue:**

a) prospetto informativo della rete (PIR);

[...]

e) accordi per l'accesso di cui all'articolo 6 del presente decreto;

E' palese che, relativamente alle tematiche del PIR, la specifica competenza prevista alla suindicata lettera e) si aggiunga quella più generica prevista alla lettera a) .

Tale documento, tra l'altro, nel definire le regole per l'accesso all'infrastruttura disciplina dettagliatamente gli Accordi Quadro (nel caso specifico della rete AV/AC, con riferimento al Cap. 2 – Parte Speciale, ed all'allegato schema di *Accordo Quadro Tipo Per Infrastruttura Ferroviaria AV/AC*).

Ne deriva che l'URSF, avendo il potere prescrittivo sul PIR ai sensi dell'art. 13, comma 1 del D.Lgs. 188/2003, ha altresì il medesimo potere sugli Accordi Quadro che altro non sono che mere parti speciali del Prospetto Informativo della Rete.

L'Accordo Quadro è un accordo di carattere generale che definisce i diritti e gli obblighi di un Richiedente e del GI, in relazione alla capacità di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio

Il successivo il comma 6 del medesimo articolo 37 stabilisce inoltre che “*In caso di ricorso contro un rifiuto di concessione di capacità di infrastruttura o contro le condizioni di una proposta di assegnazione di capacità, l'organismo di regolazione può concludere che non è necessario modificare la decisione del gestore dell'infrastruttura o che, invece, essa deve essere modificata secondo gli orientamenti precisati dall'organismo stesso.*”

Le sopracitate tematiche sono state già oggetto di trattazione da parte del legislatore europeo che ha richiamato la materia di Accordi Quadro e delle relative competenze degli Organismi di Regolazione nazionali.

L'Accordo Quadro è stato originariamente regolamentato dall'art. 17 della Direttiva 2001/14/CE del 26/02/2001, il cui comma 1 prevede che uno Stato Membro *può prescrivere la "previa autorizzazione" di un Accordo Quadro* da parte dell'Organismo di Regolamentazione di cui all'art. 30 della Direttiva stessa. Tale disposizione è stata modificata dalla Direttiva n. 2007/58/CE, articolo 2, comma 5 bis, e, in particolare il terzo capoverso stabilisce che, **a decorrere dal 1 gennaio 2010, spetta all'Organismo di Regolamentazione autorizzare l'entrata in vigore degli Accordi Quadro** sulla base delle caratteristiche di capacità utilizzate dai richiedenti che gestivano i servizi prima del 1° gennaio 2010, onde tener conto degli investimenti particolari o dell'esistenza di contratti commerciali.

Da quanto sopra esposto non sorgono dubbi sulla vigenza della normativa comunitaria negli Stati Membri, sul fatto che l'URSF sia competente ad esprimersi in materia di Accordi Quadro e che tale Organismo sia legittimato ad esprimersi sul ricorso in questione.

Si formulano quindi le seguenti conclusioni, sui singoli punti trattati nell'istruttoria:

1) Efficacia e vigenza dell'Accordo Quadro del 17 gennaio 2008.

NTV ha richiesto di prescrivere che nel testo dell'Accordo - nella versione proposta da RFI il 17/11/2011 - sia opportunamente inserita una previsione che confermi espressamente e in termini inequivoci la continuità dell'AQ sottoscritto in data 17/01/2008, così come successivamente modificato ed integrato con gli atti del 18/02/2010 e, quindi, la perdurante validità ed efficacia di tale accordo.

RFI ha replicato affermando che - sebbene ricorressero i presupposti per la risoluzione dell'Accordo Quadro, come espressamente riconosciuto da NTV alla *lettera p)* delle premesse del Nuovo AQ - il GI ha intrapreso un percorso negoziale per modificare il medesimo AQ, e che l'eccezione di NTV appare immotivata in quanto nel nuovo testo è più volte richiamato l'AQ originario.

Infatti il Gestore, anche dando seguito all'invito formulato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con la nota del 27 giugno 2011, anziché esercitare la facoltà di risoluzione dell'Accordo Quadro (ai sensi dell'art. a.8 capitolo 2, parte speciale, del PIR) ha invece assicurato ad NTV la possibilità di individuare una "*soluzione compositiva*".

E' tuttavia opportuno che questo Ufficio si esprima per valutare che la richiesta di NTV sia legata alla concreta e reale possibilità di iniziare l'esercizio commerciale del servizio ferroviario e non sia invece riconducibile ad azioni volte a distorcere il mercato a soli fini anticoncorrenziali.

A tal proposito, l'ingente livello degli investimenti messi in campo, il personale assunto e la concreta disponibilità di una significativa flotta di materiale rotabile, presentato ufficialmente l'undici dicembre 2011, manifestano chiaramente la volontà di NTV di entrare nel mercato avviando quanto prima il servizio commerciale e testimoniano, pertanto, che l'Accordo Quadro è richiesto per esigenze concrete e reali e non a mero fine anticoncorrenziale.

Perciò, considerato che la problematica in esame - fondamentalmente riconducibile alla validità del nuovo Accordo Quadro ed alla sua relativa scadenza - sembra originata da una diversa interpretazione delle previsioni contenute nell'AQ stesso, e preso atto dell'espresso riconoscimento da parte di RFI - anche nella relazione fornita all'URSF - della validità delle previsioni dell'AQ originario, di cui l'Atto in esame non è che una novellazione, si ritiene - ove la S.V. condivide - che nel testo di detto Atto debba essere chiaramente indicato che la scadenza dell'AQ è quella originariamente stabilita nell'Accordo Quadro sottoscritto in data 17/01/2008 e successivamente modificato ed integrato con gli atti del 18/02/2010.

2) Responsabilità dei ritardi nel processo di omologazione

NTV ha richiesto di prescrivere che sia modificata la premessa n) al testo del nuovo Accordo Quadro, eliminando dal relativo testo l'inciso *"e che, all'esito dell'approfondimento tecnico condotto congiuntamente dalle Parti, le stesse si danno reciprocamente atto che i ritardi non costituiscono fonte di responsabilità in capo a ciascuna di esse"*.

RFI ritiene necessario inserire nel testo il suddetto inciso al fine di evitare che sorgano perplessità sulla correttezza del proprio operato, tali da indurre soggetti terzi ad erronei convincimenti sul pieno rispetto da parte del Gestore delle regole che governano la sua azione.

Sulla problematica in esame occorre evidenziare che:

- l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ANSF si è espressa più volte sull'argomento relazionando sul processo di ammissione tecnica dei nuovi treni Alstom e formulando - in data 17/06/2011 - *"ampie riserve"* sui contenuti di alcune note di RFI relative al processo stesso;
- che RFI ha rivendicato le proprie attribuzioni in materia di sicurezza ferroviaria - definite tra l'altro sia dall'Atto di Concessione (art. 2 comma 1 lettera a)) che dal D.Lgs n. 188/03 (art. 3 lettera h)) - con particolare riferimento alla *"gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Capacità"* ed all'individuazione del Gestore stesso quale *"soggetto incaricato in particolare [...] della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria"*;

- il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la nota del 27/06/2011, valutata *"la situazione del processo di ammissione tecnica"* dei nuovi treni Alstom, nel richiamare *"il sostanziale rispetto dei ruoli e delle responsabilità e, in particolare, delle disposizioni dell'ANSF"*, ha invitato RFI e NTV a sottoscrivere un documento congiunto che confermi la validità dell'AQ *"anche nel caso di ritardi nella conclusione del processo di ammissione tecnica in corso"*;
- RFI, nella relazione inviata all'URSF il 19/12/2011, ha evidenziato che nel CdA di NTV del 26 gennaio 2011 (e quindi in data antecedente l'inizio delle problematiche sull'omologazione che hanno visto coinvolti RFI-NTV-ANSF) è stato approvato un Business Plan aggiornato che prevedeva un rinvio al dicembre 2011 della data di avvio del servizio: tale rinvio è stato inoltre motivato con una riconsiderazione dei tempi (superiori al programmato) proprio per il completamento degli adempimenti relativi alla omologazione del materiale rotabile;
- quest'Ufficio ha rilevato che nel Bilancio 2010 di NTV, a pagina 33, nel paragrafo relativo all'Accordo Quadro, è testualmente riportato: *"E' stato definito il programma di esercizio a regime (anno 2013) ed è in corso un tavolo tecnico interno per la definizione dei servizi NTV. Relativamente al periodo di avvio (ramp up - inizio gennaio 2012) sono stati concordati con RFI alcuni incontri nel mese di marzo per affinare gli orari assegnati ai servizi NTV. A seguito di tali incontri NTV invierà, entro aprile 2011, la richiesta formale delle tracce ad RFI per l'anno 2012."*
- NTV, nella nota dell'11 agosto 2011, nel richiedere modifiche all'Accordo Quadro per riprogrammare l'avvio del servizio commerciale all'interno dell'orario di servizio 2011-2012, oltre ad attribuire ad RFI alcune responsabilità con riferimento ai ritardi accumulati dalla IF stessa nel processo di omologazione, evidenzia comunque come anche un altro evento (precisamente l'incendio presso la stazione Tiburtina del 24 luglio 2011) - non imputabile né ad NTV né al Gestore - abbia provocato una indisponibilità di infrastruttura per una settimana e la riduzione della capacità attesa nel mese di agosto per lo svolgimento delle corse prova.

Per quanto sopra espresso, ed in particolare tenuto conto che:

- il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha invitato le parti, nel prioritario interesse della sicurezza del sistema ferroviario, a confermare la validità dell'AQ anche in caso di ritardi nel processo di omologazione, senza ritenere necessaria l'individuazione della natura o della causa di tali ritardi oppure l'imputazione ad un determinato soggetto della responsabilità degli stessi;

- NTV già ad inizio del 2011 aveva previsto uno slittamento dell'avvio delle attività commerciali tra il dicembre 2011 ed il gennaio 2012, quindi ben oltre i termini previsti dall'Accordo Quadro, a prescindere da qualsiasi condotta successivamente tenuta dal GI;
- allo stato degli atti non si ravvisano particolari responsabilità in capo al GI per eventuali ulteriori ritardi;
- in ogni caso non appare possibile stabilire un'univoca attribuzione di eventuali ipotetiche responsabilità per l'ulteriore ritardo – rispetto a quanto previsto nel *business plan* – nell'avvio del servizio commerciale dell'IF stessa;
- NTV non ha formulato alcuna riserva in merito al contenuto della clausola 4) del nuovo AQ, nel quale la stessa IF riconosce “[...] *di non avere alcun motivo di lamentela e/o ragione di credito nei confronti di RFI e delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane e dei loro rispettivi amministratori e dipendenti; NTV, inoltre, manleva RFI e le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, nonché i loro rispettivi amministratori e dipendenti[...]*”;

si ritiene – ove la S.V. condivida - che **non sia necessario riprodurre testualmente nell'AQ la frase in questione**, fermo restando che la clausola 4) del nuovo AQ non può in alcun modo essere considerata vessatoria atteso che il ritardo nell'avvio del servizio commerciale era già stato previsto da NTV ad inizio del 2011 e che - allo stato degli atti - non si ravvisa comunque nessun elemento che attribuisca univocamente al Gestore la responsabilità di ritardi nel processo di ammissione tecnica dei nuovi treni Alstom.

3) Avvio del servizio a “data fissa” - 4) Riformulazione della richiesta di tracce orarie.

Quest'Ufficio ha ritenuto di esaminare in modo congiunto, in quanto strettamente correlate tra loro, le richieste di NTV indicate ai punti 3) e 4) del ricorso.

Precisamente NTV ha richiesto all'URSF di prescrivere:

- che sia modificata la premessa q) e l'articolo 2) del testo del nuovo Accordo Quadro, prevedendo in luogo di una data fissa, una data finale stabilita da NTV entro la quale la stessa si obbliga ad avviare il servizio commerciale;
- prescrivere che sia modificato l'articolo 3) del nuovo Accordo Quadro, prevedendo l'obbligo di “confermare”, anziché “riformulare”, la richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio dicembre 2011-dicembre 2012;

In merito alle suindicate richieste RFI sostiene che:

- l'introduzione di un termine finale in luogo di una data fissa sarebbe assolutamente incoerente con l'esigenza del GI di pianificare correttamente l'uso dell'infrastruttura e, per di più, potrebbe generare effetti anticoncorrenziali nella misura in cui costituirebbe un ostacolo all'accesso di altri *competitors*, i quali pur essendo in grado di effettuare il servizio commerciale non potrebbero utilizzare tracce perché occupate da altra IF anche se di fatto non utilizzate.
- la previsione di una data fissa è funzionale anche all'esigenza economica del GI di prevedere l'esatto momento di percezione del medesimo pedaggio previsto dal PIR nella misura integrale e non dell'85% quale penale per la mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate (misura che implica secondo il GI ad una rinuncia ad una parte di prezzo);
- la esigenza di riprogrammazione, dalla quale consegue il riferimento alla necessità di "riformulare" la richiesta di tracce orarie per l'orario 2011-2012, è coerente con la circostanza che la precedente richiesta di tracce orarie formulata da NTV ad aprile 2011 faceva riferimento ad un programma di esercizio con inizio dall'11 dicembre 2011 che non è stato rispettato.

Quest'Ufficio ha acquisito da RFI, in data 28/12/2011, lo schema di compatibilizzazione delle tracce richieste dall'IF NTV S.p.A. il 07 aprile 2011 con i servizi AV richiesti da Trenitalia, che soddisfa quanto originariamente individuato attraverso lo strumento dell'Accordo Quadro.

Nella stessa nota RFI ha informato circa le richieste di ulteriori 9 tracce per servizi AV - avanzate in corso d'orario da Trenitalia in data 2 dicembre 2011 - e del relativo impatto con l'ipotesi di progetto orario di NTV.

Successivamente, su richiesta di quest'Ufficio, RFI il 10 gennaio 2012 ha trasmesso una ipotesi di compatibilizzazione delle tracce della IF Trenitalia richieste in corso d'orario e potenzialmente assorbenti le tracce di NTV, nel caso si ritenesse di non modificare quest'ultime in quanto richieste entro la scadenza di avvio del processo di allocazione e conseguentemente operare spostamenti delle tracce di Trenitalia.

Preliminarmente occorre osservare che l'espresso riconoscimento da parte di RFI - nella relazione fornita all'URSF il 19/12/2011 - della validità delle previsioni dell'AQ originario, e comunque la prescrizione che quest'Ufficio propone in merito al punto 1) del ricorso, nel confermare la validità delle previsioni dell'Accordo Quadro sottoscritto in data 17/01/2008, attribuisce "priorità" nell'assegnazione di tracce - ai sensi del PIR vigente - alla IF NTV, in quanto le tracce stesse risultano originariamente individuate attraverso lo strumento dell'AQ e successivamente richieste da NTV entro la scadenza di avvio del processo di allocazione (7 aprile 2011). Lo strumento dell'Accordo Quadro consente - per definizione - all'IF di richiedere, e quindi "riservare", capacità

pluriennale, rispondendo così alle legittime esigenze commerciali del richiedente. Per queste ragioni la capacità riservata con l'AQ e la relative tracce richieste preliminarmente all'avvio del processo di allocazione hanno - secondo la normativa vigente - "*priorità*" nell'assegnazione rispetto alle tracce richieste in corso d'orario, fermo restando la vigilanza dell'URSF affinché tale prerogativa non venga strumentalmente utilizzata dalle imprese ferroviarie a fini anticoncorrenziali, il cui esito è stato più sopra riportato. Per quanto esposto risultano quindi non pertinenti le osservazioni formulate dal Gestore nella nota del 10 gennaio 2012, secondo cui il progetto di "*conciliazione tecnica*" tra i servizi di NTV e quelli di Trenitalia potrà realizzarsi: *i)* solo a valle della riformulazione della richiesta di tracce di NTV, da avanzarsi in ragione della nuova data di avvio del servizio; *ii)* sulla base delle regole del PIR che governano il processo di allocazione delle tracce presentate oltre la data di avvio del processo di allocazione, da trattarsi quindi quali richieste in corso d'orario.

Inoltre, dall'analisi della documentazione trasmessa da RFI, ed in particolare dell'ipotesi di compatibilizzazione delle tracce richieste il 07 aprile 2011 dall'IF NTV S.p.A. con quelle richieste in corso d'orario dall'IF Trenitalia è emerso in particolare che:

- le 9 tracce aggiuntive richieste da Trenitalia non hanno frequenza giornaliera, ma sarebbero esercite per uno/due giorni a settimana (nelle giornate di venerdì, domenica, e lunedì);
- delle 9 tracce aggiuntive di Trenitalia, solo n. 3 tracce "confliggono" con quelle di NTV, tutte sulla tratta Roma-Milano;
- l'ipotesi di compatibilizzazione effettuata da RFI evidenzia che due delle tre tracce di Trenitalia in "conflitto" con quelle di NTV, possono essere esercite con delle minime variazioni, senza interferire in modo sostanziale con altri servizi già in esercizio (treni regionali) e garantendo al contempo i tempi di percorrenza attualmente previsti per servizi analoghi:
 - o la prima delle suddette 3 tracce (circolerebbe il venerdì e la domenica) può essere anticipata di 15 minuti rispetto all'orario richiesto da Trenitalia, anche attraverso una riorganizzazione del turno del materiale rotabile;
 - o la seconda (circolerebbe solo il lunedì) può essere compatibilizzata, garantendo il rispetto della fascia oraria richiesta, anticipando di 10 minuti un treno regionale sulla linea Roma-Perugia e anche attraverso una riorganizzazione del turno del materiale rotabile.
- l'unica traccia di Trenitalia (circolerebbe venerdì e domenica) realmente "confliggente" con una di NTV, può essere comunque esercita posticipandola di circa due ore rispetto alla fascia oraria richiesta.

Premesso quanto sopra, quest'Ufficio ha formulato le seguenti valutazioni:

L'attuale offerta commerciale di Trenitalia su infrastruttura AV/AC è formata da 140 tracce orario per un totale, tenuto conto delle periodicità, di 920 tracce settimanali.

L'offerta commerciale di NTV sarà, a regime, di 51 tracce orario per un totale di 357 tracce settimanali (nessun periodico previsto): l'offerta a regime di NTV sarà pertanto pari al 39% di quella Trenitalia.

L'ulteriore richiesta effettuata da Trenitalia in VCO in data 2 dicembre 2011 è di 9 tracce orario, per un totale di 13 tracce settimanali: con tali tracce aggiuntive il totale dell'offerta di Trenitalia salirebbe a 933 tracce settimanali.

Dalla compatibilizzazione effettuata dal Gestore tra le tracce originariamente chieste da NTV il 07 aprile 2011 e quelle aggiuntive di Trenitalia, nell'ipotesi di mantenere invariate le tracce dell'IF nuova entrante, è emerso quanto segue:

- 11 delle 13 tracce settimanali richieste in VCO da Trenitalia sono – nella sostanza – soddisfatte;
- le due tracce rimanenti devono essere posticipate di circa due ore.

Ipotizzando per queste ultime due tracce una compromissione massima del fattore di carico pari al 50%, con una perdita quindi di una sola traccia rispetto al programmato, risulterebbe offerto a Trenitalia un risultato commerciale di 932 tracce sulle 933 richieste.

In termini percentuali, ciò equivale a ipotizzare una perdita marginale eventuale di circa lo 0,1%.

Viceversa, nell'ipotesi, formulata da RFI nella nota del 3 gennaio 2012, di cancellazione delle tracce NTV a favore delle richieste aggiuntive di Trenitalia – 3 tracce orario, cioè 5 treni a settimana – l'offerta di NTV scenderebbe da 357 a 352 treni.

Tuttavia, poiché tutte le tracce assorbite sono in direzione pari, per garantire il rigiro dei treni è ragionevole ipotizzare che risulterebbero contestualmente impossibili da realizzarsi le tracce dispari, con la cancellazione di ulteriori 5 tracce.

Inoltre è ipotizzabile che la suddetta cancellazione possa estendersi anche alle omologhe tracce da esercirsi negli altri giorni della settimana (per un totale di 42 treni) in quanto occorre tener conto:

- delle esigenze legate alla turnazione del personale e del materiale rotabile;
- della rottura del cadenzamento, con riflessi negativi anche sulla “fidelizzazione” del cliente;
- del fatto che le 5 tracce “ipoteticamente” cancellate sarebbero quelle da esercirsi nei giorni di maggior carico potenziale.

In considerazione di questi ultimi aspetti, il deterioramento dell'offerta commerciale di NTV andrebbe da un minimo del 3% (nell'ipotesi di cancellazione delle sole tracce confliggenti con quelle richieste da Trenitalia, e senza tener conto della maggiore ripartizione dei costi fissi e della

riduzione degli introiti più che proporzionale) a un probabile 11,8% (315 treni settimanali rispetto ai 357 previsti, senza tener conto degli ulteriori effetti riduttivi legati alla perdita del cadenzamento).

Una simile ipotetica riduzione potrebbe seriamente compromettere il Business Plan di NTV, rendendone incerta la sostenibilità economica.

In ogni caso, ponendo pari a 100 il danno potenziale di Trenitalia nell'ipotesi di pieno soddisfacimento delle richieste originarie di NTV, il danno potenziale di quest'ultima – nell'ipotesi inversa – sarebbe pari a 11.770.

Pertanto accettare tale ultima ipotesi, che presenta valori di "*danno potenziale*" superiori di oltre 100 volte rispetto all'altra, risulterebbe in netto contrasto con i principi di una buona regolazione, soprattutto considerato che l'offerta "aggiuntiva" non giornaliera formulata da Trenitalia è strettamente correlata con la propria posizione di *incumbent* e con la conseguente ampia disponibilità di materiale rotabile.

A quanto sopra esposto si aggiunge inoltre che:

- la frequenza giornaliera assicurata dall'offerta di NTV rispetto alle tracce aggiuntive richieste da Trenitalia (con frequenza limitata a uno/due giorni a settimana) è preferibile sia dal punto di vista della continuità del servizio assicurato all'utenza che da quello degli introiti da pedaggio incassati dal Concessionario dell'infrastruttura;
- il pagamento da parte di NTV di una penale pari all'85% del valore della tracce richieste e non utilizzate garantisce al Gestore la quasi totalità dell'importo dovuto, tenuto conto che tale valore è al netto dei costi variabili comunque sostenuti da RFI;

Inoltre, in relazione al fatto che - a parere di RFI - la mancata individuazione da parte di NTV di una data "*fissa*" per l'avvio dell'attività commerciale possa produrre potenziali effetti anticoncorrenziali, ostacolando l'accesso di altri *competitors* che possano avvalersi delle tracce riservate ma non in concreto utilizzate, si rappresenta quanto segue.

Preliminarmente si ricorda che, ad oggi, l'unico *competitor* in grado di effettuare il servizio commerciale su rete AV/AC è l'impresa ferroviaria *incumbent* Trenitalia.

Il settore dei trasporti ferroviari è tradizionalmente caratterizzato da assetti monopolistici e da una forte presenza dell'operatore pubblico, per cui il processo di liberalizzazione deve necessariamente razionalizzare il mercato ed introdurre elementi di concorrenza: un'adeguata regolazione di tale settore rappresenta dunque uno strumento indispensabile per raggiungere l'obiettivo dell'apertura del mercato, che non sia solo formale ma anche sostanziale.

In quest'ottica, la regolazione asimmetrica dei mercati è uno strumento utile al fine di riequilibrare situazioni di dominanza di una o più imprese, promuovendo la concorrenza attraverso l'imposizione

di regole finalizzate a disciplinare le relazioni tra gli operatori evitando con ciò la conservazione di storiche posizioni dominanti.

Per quanto sopra sintetizzato, l'Organismo di Regolazione può imporre agli operatori in posizione dominante responsabilità speciali e misure asimmetriche volte a riequilibrare il mercato.

Nel caso in esame appare maggiormente anticoncorrenziale la circostanza che l'IF dominante, detentrica di materiale rotabile in esubero, effettui treni "*periodici*" che disarticolano l'offerta regolare e cadenzata dei servizi programmati dall'IF *new comer*, piuttosto del mero slittamento - di pochi mesi - dell'avvio di un'offerta giornaliera e coordinata da parte del *new comer* stesso.

In effetti l'avvio delle attività commerciali di una IF operante nel settore dell'alta velocità è - in sé - un'operazione soggetta a fattori di incertezza (peraltro presenti in qualsiasi realtà in fase di start up) che esulano dalla "*due diligence*" posta dagli amministratori della società e che non possono giustificare perdite rilevanti di offerta a causa di richieste di tracce periodiche da parte dell'IF *incumbent*.

D'altra parte, come si è riconosciuto al precedente punto 2), la sostanziale mancanza di responsabilità di RFI dei ritardi nel processo omologativo, occorre altresì riconoscere la buona fede dell'IF NTV nell'originaria previsione di avvio del servizio commerciale e nel fatto che eventi non direttamente controllabili dall'IF stessa abbiano provocato un ulteriore slittamento: pertanto non sembra sussistano condizioni sufficienti per penalizzare NTV nell'avvio del servizio commerciale.

Da ultimo si riconosce che RFI, per un regolare svolgimento delle proprie attività ed una gestione efficiente dell'infrastruttura, necessita di conoscere - con un congruo anticipo da stabilire - la data di avvio dell'attività commerciale di una impresa ferroviaria.

Per tutto quanto sopra espresso, si ritiene - ove la S.V. condivida - necessario che nel nuovo Accordo Quadro:

- sia prevista, in luogo di una data fissa, **una data finale** entro la quale l'IF si obbliga ad avviare il servizio commerciale. L'impresa ferroviaria NTV potrà anticipare, rispetto al suddetto termine ultimo, l'avvio del servizio, comunicando ad RFI la data con un congruo anticipo (almeno 30 giorni), al fine di consentire al Gestore un regolare svolgimento delle proprie attività ed una gestione efficiente dell'infrastruttura.
- sia modificato l'articolo 3), prevedendo l'obbligo di "**confermare**", anziché "**reformulare**", la richiesta di tracce orarie per l'orario di servizio dicembre 2011 - dicembre 2012;

5) Tracce per pre-esercizio.

NTV ha richiesto di prescrivere la modifica dell'articolo 8) del nuovo Accordo Quadro in modo da prevedere espressamente che le tracce utilizzate da NTV per il pre-esercizio saranno portate a deconto degli importi dovuti ai sensi dei punti 6) e 7) del medesimo Accordo.

RFI, oltre a rilevare che la suddetta problematica non è mai stata contestata da NTV nel corso delle negoziazioni sull'AQ, evidenzia come quest'ultimo abbia ad oggetto la capacità per servizi commerciali e non le tracce che l'IF intende utilizzare per il pre-esercizio.

Occorre ricordare che lo strumento dell'Accordo Quadro è regolato dal D.Lgs. n. 188/2003, articolo 3 lettera f), come espressamente riportato al precedente paragrafo V. "*Ambito Giuridico*".

Come ulteriormente specificato al Capitolo 2 del Prospetto Informativo della Rete, il volume di capacità oggetto dell'Accordo Quadro è quello relativo all'orario di servizio a riferimento ed è inoltre deducibile dal Programma d'esercizio riportato in Allegato all'Accordo.

Nell'Accordo Quadro originario del 17 gennaio 2008 (compreso l'Allegato A) non vi è quindi alcun riferimento - né potrebbe esservi - alla capacità da riservare alle corse di pre-esercizio, in quanto le stesse devono necessariamente essere effettuate prima dell'avvio del servizio commerciale.

Pertanto, considerato quanto sopra illustrato, si ritiene - ove la S.V. condivide - che debba essere **respinta la richiesta di NTV di modificare l'articolo 8) del nuovo Accordo Quadro**, e che pertanto il canone previsto per l'utilizzo delle tracce di pre-esercizio dovrà essere regolarmente pagato da NTV nei modi e tempi stabiliti dal PIR.

Roma, 17 gennaio 2012

Il Dirigente

Dott. Alfredo Dell'Aquila

