

**FORMULARIO PER LA PRESENTAZIONE DEGLI IMPEGNI
AI SENSI DELL'ARTICOLO 14 *TER* DELLA LEGGE N. 287/90**

**Versione definitiva contenente modifiche accessorie
agli impegni pubblicati in data 18 febbraio 2008 sul sito Internet dell'Autorità
introdotte per tener conto delle osservazioni presentate dai terzi nel corso del *market test***

Con provvedimento n. 17327 dello scorso 18 settembre 2007 (il "Provvedimento"), notificato a Ferrovie dello Stato S.p.A. (di seguito FS) e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito RFI) in data 21 settembre 2007, codesta Autorità ha avviato un'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della L. 287/90, nei confronti delle predette società per accertare l'esistenza di una violazione dell'art. 82 del Trattato CE.

In particolare codesta Autorità, sulla base delle valutazioni preliminari effettuate, ha ritenuto che i comportamenti asseritamente posti in essere da FS, per il tramite di RFI, consistenti nella revoca, sin dal giugno 2004, della concessione dello sconto K2 e nella decisione - espressa con comunicazione alle Imprese Ferroviarie (IF) del 1° agosto 2007 - di pretendere la restituzione delle somme che le IF segnalanti si erano autoridotte a titolo di sconto per l'intero periodo 2004-2006, pena la risoluzione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura, sono suscettibili di configurare una violazione dell'art. 82 del Trattato CE. Ad avviso dell'Autorità, pertanto, FS avrebbe posto in essere un comportamento che, incrementando in certa misura i costi delle IF terze ne avrebbe ostacolato l'accesso al mercato.

Ciò posto, FS e RFI, pur nella convinzione che i propri comportamenti siano conformi con il quadro regolamentare relativo al cd. "sconto K2" e coerenti con la normativa a tutela della concorrenza - e al fine di pervenire ad una composizione complessiva della vicenda, anche con riguardo al contenzioso instaurato da talune IF dinanzi alla giustizia amministrativa - ritengono opportuno presentare i seguenti impegni, ai sensi dell'art. 14 *ter* della legge 287/90. Resta inteso che tali impegni non implicano in alcun modo acquiescenza nei confronti delle ipotesi di violazione configurate nel Provvedimento.

Numero del Procedimento

A389 - Rail Traction Company/Rete Ferroviaria Italiana-Ferrovie dello Stato

Parti del procedimento

Ferrovie dello Stato S.p.A.
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Fattispecie contestata

Abuso di posizione dominante delle società FS e RFI, relativamente ad una supposta strategia escludente messa in atto dalle due società ed asseritamente volta a favorire Trenitalia nel mercato della fornitura dei servizi di trazione ferroviaria a discapito delle imprese nuove entranti nel settore del trasporto ferroviario merci.

Mercati interessati

Il Provvedimento individua i seguenti mercati rilevanti: *i)* mercato dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria; *ii)* mercato della fornitura dei servizi di trazione ferroviaria.

Descrizione degli impegni proposti:

Preliminarmente, si precisa che gli impegni sono presentati dalle due parti del procedimento, FS e RFI, rispettivamente come di seguito precisato. In particolare:

- gli impegni enunciati *sub c)* e *d)* attengono a condotte che dovranno essere realizzate da Trenitalia. Non essendo quest'ultima parte del presente procedimento, tali impegni vengono presentati da FS, in qualità di capogruppo e controllante di Trenitalia, ed esclusivamente ai fini dell'applicazione del 14 *ter* della L. 287/90; con la conseguenza che FS è da ritenersi l'unico soggetto direttamente responsabile per quanto concerne l'implementazione degli stessi;

- gli impegni enunciati *sub a)* e *b)*, e che attengono viceversa a condotte che dovranno essere realizzate da RFI, sono presentati da quest'ultima, che ne assume quindi l'esclusiva responsabilità. Ciò, del resto, in coerenza con lo statuto giuridico di RFI, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che, proprio in ragione delle funzioni affidatele, gode di una posizione di autonomia ed indipendenza rispetto alla capogruppo FS. E' noto infatti che RFI - conformemente agli atti societari (vedi segnatamente verbale della riunione del consiglio di amministrazione di RFI del 28 gennaio 2004) ed alle disposizioni di cui al d. lgs. 188/2003¹ - non è soggetta alla direzione e al coordinamento di FS, con riferimento alle funzioni "sensibili" per l'accesso alla rete ferroviaria, intendendosi con tale dicitura le diverse funzioni attribuite a RFI dall'atto di concessione e dal d. lgs. 188/2003, per le quali è invece previsto il potere di vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti².

Ciò premesso, le parti propongono i seguenti impegni comportamentali al fine di favorire le IF che ne facciano richiesta (tra quelle attualmente esercenti servizio di trasporto merci sulla rete ferroviaria italiana) nell'attrezzaggio del materiale rotabile con il sotto sistema di bordo (di seguito SSB).

Più in dettaglio, si presentano i seguenti impegni con riguardo ad un numero massimo di 210 rotabili.

Impegni presentati da RFI

- a) RFI offre alle IF un contributo di natura tecnica finalizzato all'omologazione dei rotabili "teste di serie" nella loro rispettiva disponibilità (vedi **allegato 1**);
- b) RFI è disponibile a fornire servizi di ingegneria finalizzati all'installazione e/o design review per un corretto adeguamento del SSB al materiale rotabile (vedi **allegato 2**).

¹ D. Lgs. 8.7.2003, n. 188, Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria. Pubblicato nella Gazz. Uff. 24 luglio 2003, n. 170, S.O.

² Ai sensi dell'art. 11, comma 4, del d. lgs 188/2003 "(a) *Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, per la rete di propria attribuzione, sono affidati in via esclusiva i compiti e le funzioni relativi al calcolo e riscossione dei canoni e l'assegnazione di capacità sulla base delle disposizioni di cui agli articoli 17 e 27*". Questi ultimi prevedono in tale ambito il potere di controllo del Ministero, l'art. 17 stabilisce che sia il Ministero a definire mediante decreto il quadro per l'accesso all'infrastruttura e i principi per il calcolo del canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, mentre l'art. 27 dispone che il gestore svolge le procedure di assegnazione della capacità in conformità ai principi fissati dal Ministero, sul cui rispetto quest'ultimo vigila.

Impegni presentati da FS

FS si impegna a far sì che:

- c) Trenitalia faciliti l'accesso a dispositivi SCMT/SSB da parte delle IF. In proposito, si precisa che Trenitalia è attualmente parte di un Accordo Quadro di fornitura SCMT/SSB con un Raggruppamento temporaneo di imprese guidato da Ansaldo Segnalamento. Ciò premesso, l'impegno prospettato consiste nella rinuncia da parte di Trenitalia ad una quota dei propri ordini (che potrebbe essere quantificata sino ad un massimo di 210 apparati), così da liberare capacità produttiva del fornitore, destinabile dallo stesso fornitore a IF richiedenti, sulla base dei rapporti all'uopo convenuti con quest'ultime.
- d) Trenitalia fornisca alle altre IF le specifiche tecniche per l'acquisto delle apparecchiature *car kit* (apparecchiature telefoniche di bordo la cui utilizzazione al posto del Cab Radio è attualmente assentita da RFI). Si precisa al riguardo che, tenuto conto della circostanza che la componentistica dei *car kit* è ampiamente disponibile sul mercato, la comunicazione di tali specifiche, unitamente alla obiettiva facilità di acquisire i componenti sul mercato, avrà l'effetto di agevolare ed accelerare la messa in opera di tali elementi da parte dei terzi.

Si precisa che lo svolgimento delle attività *sub a)* e *b)* avverrà secondo la tempistica descritta nell'**allegato 3³** che, sulla base dell'esperienza tecnica maturata da RFI e con il necessario concorso dei fornitori di SSB e delle IF stesse, è ritenuta compatibile con l'esigenza di completare i processi di omologazione delle "teste di serie" e di attrezzaggio dei mezzi entro il 31 dicembre 2008 (vedi *infra*).

Inoltre, per sfruttare adeguatamente i vantaggi economici ed in termini temporali offerti dai presenti impegni è tuttavia indispensabile che, al rilascio del Nulla Osta all'Installazione (N.O.I.), che consente di iniziare le attività installative sui rotabili "serie", le IF rendano disponibili, presso strutture da esse reperite ed indicate, le locomotive da attrezzare e le apparecchiature SSB che saranno installate da parte del fornitore di cui all'impegno *sub c)* ovvero di altri fornitori e/o installatori, così da garantire una sincronia tra le attività di omologazione e installazione ed ottimizzare quindi la tempistica complessiva del processo di messa in esercizio.

Eventuale periodo di validità

I presenti impegni avranno la seguente articolazione temporale.

- Gli impegni *sub a)* e *b)* saranno validi fino al 31 dicembre 2008. In proposito, si precisa che laddove tutte o alcune delle IF presentassero i rispettivi programmi di installazione e attrezzaggio entro e non oltre il 31 gennaio 2008 – RFI (a prescindere dalla circostanza che a quella data gli impegni siano già stati resi vincolanti con decisione dell'Autorità) inizierebbe a svolgere le attività di

³ L'allegato 3 contiene le pianificazioni "tipo" di una testa di serie, nonché una macropianificazione della attività di supporto secondo la tempistica necessaria a rispettare i tempi di attrezzaggio delle 16 teste di serie. Tali attività sono suddivise in 3 macro-aree: (i) esame del progetto; (ii) test; (iii) *application engineering*, per uno sviluppo complessivo pari a circa 95 giorni lavorativi. Come si evince dal documento allegato, condizione indispensabile per consentire il rispetto della pianificazione delle attività di supporto è la presentazione da parte delle IF dei rispettivi programmi di attrezzaggio entro il 31 gennaio 2008. Il rispetto della pianificazione e della tempistica dei processi richiede ovviamente una cooperazione attiva da parte delle IF durante lo svolgimento delle attività individuate da RFI e non tiene conto di possibili slittamenti che potrebbero verificarsi in presenza di criticità o imprevisti di natura tecnica che dovessero rilevarsi nel corso del processo (quali, a titolo esemplificativo, la non corrispondenza della documentazione del progetto alle reali caratteristiche dei rotabili).

supporto nella prospettiva di garantire l'omologazione di almeno due terzi delle "teste di serie" delle IF entro la data del 30 giugno 2008. Qualora invece le IF presentassero i programmi di installazione entro la fine di febbraio 2008, RFI dovrebbe essere in grado di garantire l'omologazione del 50% delle teste di serie entro il 30 giugno 2008. Inoltre, nel caso in cui le IF presentassero i programmi di installazione alla fine del mese di marzo 2008, RFI garantirebbe l'omologazione di 4 teste di serie entro il 30 giugno 2008. Con riguardo a tali ipotesi di tempistica, vale nondimeno rilevare che - salvo diverse indicazioni da parte delle IF - RFI darà comunque priorità nella gestione dei processi alle teste di serie che rappresentano un numero maggiore di rotabili utilizzati dalle IF. Ciò consentirebbe - anche nell'ipotesi di una presentazione dei programmi delle IF ad una data più ravvicinata al termine del 30 giugno 2008 (*i.e.* 31 marzo 2008) - di avere un'omologazione della "flotta" delle IF comunque superiore al 50% entro il 30 giugno 2008; basti rilevare al riguardo che le prime quattro teste di serie di cui all'allegato 1 rappresentano da sole più del 50% dei rotabili immatricolati dalle IF (126 rispetto a 210 totali).

Modifiche accessorie degli impegni originari

Al fine di tener conto delle osservazioni presentate dai terzi nel corso del *market test* relativo agli impegni originari, pubblicati in data 18 febbraio 2008 sul sito Internet dell'Autorità (gli "Impegni originari"), nonché successivamente al deposito (il 18 luglio 2008) di modifiche accessorie degli Impegni originari, FS e RFI apportano le seguenti ulteriori modifiche accessorie:

I) Alla luce della proroga dei termini per l'attrezzaggio delle IF disposta dalla direttiva del Ministro dei trasporti n. 81T del 19 marzo 2008,⁴ RFI rimodulerà la pianificazione temporale dei servizi di supporto all'ottenimento del Nulla osta all'installazione (N.O.I.) e del Nulla osta alla messa in esercizio (N.O.M.E.) da parte di Direzione Tecnica allegata agli Impegni originari in modo da rendere possibile l'omologazione della totalità delle teste di serie delle IF entro il 31 dicembre 2008 ovvero entro il termine del 30 giugno 2009. Inoltre, gli impegni *sub* c) e d) saranno validi fino al 31 dicembre 2008.

II) Sempre in riferimento alle attività *sub* a) e b), FS e RFI terranno indenni le IF che abbiano concluso con terzi fornitori di servizi contratti d'appalto o di prestazione d'opera aventi ad oggetto la fornitura a titolo oneroso di servizi compresi alle attività *sub* a) e b):

(i) dall'intero onere della penale eventualmente pattuita a carico dell'IF per l'ipotesi di recesso dal contratto, che l'IF sia pertanto tenuta a pagare alla controparte onde potersi avvalere degli analoghi servizi forniti a titolo gratuito da RFI in esecuzione dei presenti impegni, e/o

(ii) dall'onere del corrispettivo che l'IF abbia pagato alla controparte per i servizi contrattuali già ricevuti in esecuzione del contratto, limitatamente alle voci di costo comprese nella fornitura dei detti servizi, valorizzate secondo la struttura dei costi e i parametri di RFI (*costi equivalenti dei servizi se li avesse offerti RFI*), ad esclusione dell'intero margine di profitto applicato dalla controparte stessa (il "Primo impegno accessorio").

⁴ L'art. 2 della direttiva 19 marzo 2008, n. 81T, del Ministro dei trasporti ha disposto il differimento al 31 dicembre 2008 (e al 30 giugno 2009, limitatamente al completamento dei programmi di attrezzaggio avviati prima del detto termine) del pre-vigente termine legale per provvedervi (30 giugno 2008 ex art. 2(6) della direttiva 9 marzo 2006 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti).

L'esecuzione degli impegni *sub a)* e *b)*, come modificati dal Primo impegno accessorio non potrà in alcun caso comportare per FS e RFI un esborso complessivo superiore all'importo di € 5.000.000, comprensivo di un "equivalente servizi" per le IF che si avvalgono di servizi di noleggio di locomotori già attrezzati ed omologati con dispositivo SCMT (l'"Esborso massimo"). Su richiesta dell'IF interessata, la porzione individuale ad essa spettante dell'Esborso massimo sarà riconosciuto in forma di riduzioni sugli importi periodicamente dovuti dall'IF in questione a RFI a titolo di canone per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Al fine di poter beneficiare del Primo impegno accessorio, ciascuna IF interessata dovrà comunicare a RFI – entro 30 giorni dalla pubblicazione della decisione dell'Autorità di rendere obbligatori i presenti impegni, quali modificati, ai sensi dell'articolo 14^{ter}(1) della legge n. 287/90 nei confronti di FS e RFI – un'autocertificazione relativa ai contratti di fornitura di servizi da essa conclusi con prestatori terzi anteriormente al 18 febbraio 2008 (o al 17 gennaio 2008), contenente le seguenti informazioni:

- data di conclusione dei singoli contratti;
- la tipologia dei servizi acquistati, con indicazione separata di quelli effettivamente forniti alla data della comunicazione; e
- qualora l'IF intenda avvalersi degli analoghi servizi forniti a titolo gratuito da RFI in esecuzione dei presenti impegni e recedere dai contratti di servizio in corso di esecuzione con prestatori terzi, il regime e l'ammontare delle penali eventualmente previste dai suddetti contratti a carico dell'IF per il caso di recesso anticipato, eventualmente in relazione allo stadio di avanzamento dei lavori al momento della comunicazione del recesso

Qualora i crediti fatti valere dalle IF interessate, sulla base delle autocertificazioni rispettivamente prodotte siano di ammontare complessivo superiore all'Esborso massimo, l'esborso cumulativo effettivo di FS e RFI per ciascuna IF sarà quello risultante dalla riduzione *pro rata* (vale a dire, proporzionalmente al valore dei crediti ammissibili individuali) dell'Esborso massimo.

In caso di dubbio, le autocertificazioni trasmesse dalle IF potranno essere soggette ad *auditing* da parte di un terzo prestatore di servizi indipendente, a spese di FS e RFI.

Inoltre, in alternativa agli impegni enunciati *sub a)* e *b)*, quali integrati dal Primo impegno accessorio, FS e RFI si dichiarano disposte ad applicare in favore delle IF una diversa soluzione, idonea a perseguire comunque l'obiettivo di alleggerirne gli oneri di attrezzaggio, mediante modalità più semplici e di facile implementazione. In tale prospettiva, FS e RFI si impegnano a riconoscere alle IF un ammontare economico onnicomprensivo e forfetario, non subordinato quindi alle modalità di quantificazione e verifica dinanzi articolate, che sarà pari, per l'insieme delle IF, a € 5.700.000, fermo restando che l'esecuzione degli impegni *sub a)* e *b)*, come modificati dal Primo impegno accessorio, non potrà in alcun caso comportare per FS e RFI un esborso complessivo superiore all'Esborso massimo.

III) Con riguardo al diritto di RFI, quale gestore dell'infrastruttura, di risolvere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nell'ipotesi prevista dall'articolo 2.3.2.6, secondo *bullet*, del Prospetto informativo della rete (aggiornamento del gennaio 2008), RFI modificherà il detto articolo nel senso di

prevedere, in caso di "mancato versamento di tre rate mensili dei corrispettivi dovuti al GI", la procedura seguente, finalizzata a confinare l'esercizio del detto diritto di risoluzione ai soli inadempimenti oggettivamente gravi caratterizzati da un'ingiustificata persistenza:

- scaduto inutilmente, per tre volte anche non consecutive, il termine mensile contrattualmente previsto per il versamento della rata dei corrispettivi ad essa dovuti, RFI invierà all'IF interessata formale contestazione del mancato versamento di tre rate, comunicando nella stessa lettera: a) la diffida all'IF ad adempiere entro un termine contestualmente fissato (il "Termine per l'adempimento"); e b) l'espressa riserva del diritto di dichiarare risolto di diritto il contratto in forza della clausola risolutiva espressa decorsi infruttuosamente 30 giorni dalla scadenza del Termine per l'adempimento;
- RFI, decorsi infruttuosamente 30 giorni dalla scadenza del Termine per l'adempimento, scriverà nuovamente all'IF per dichiarare risolto il contratto, inoltrando copia di tale comunicazione all'Autorità (il "Secondo impegno accessorio").

Nello spirito del Secondo impegno accessorio, inoltre, RFI rinuncerà ad esercitare il diritto di risolvere il contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria *ex* articolo 2.3.2.6, secondo *bullet*, nei confronti delle IF che abbiano contestato la richiesta di RFI dei corrispettivi ad essa dovuti, proponendo ricorso giurisdizionale in data anteriore al 31 dicembre 2007.

IV) Resta fermo che i presenti impegni, così come integrati dalle modifiche accessorie dinanzi illustrate *sub* (I)-(III), richiedono l'accettazione da parte di tutte le IF di un accordo transattivo che comporterà l'espressa rinuncia da parte delle stesse al contenzioso amministrativo pendente nei confronti del Gruppo FS, nonché ad ogni ulteriore pretesa o azione futura, anche risarcitoria, nei confronti del Gruppo FS, aventi ad oggetto o comunque connessi all'applicazione del c.d. 'sconto K2' (la "Condizione sospensiva"). L'efficacia della Condizione sospensiva deve intendersi limitata alla durata massima di 30 giorni dalla data di pubblicazione di un eventuale provvedimento dell'Autorità di accoglimento dei presenti impegni.

In alternativa, qualora FS, RFI e le IF non fossero in grado di pervenire ad una soddisfacente soluzione transattiva entro il detto termine, così da determinare il realizzarsi della Condizione sospensiva, FS e RFI applicheranno gli Impegni originari e le modifiche accessorie dinanzi illustrate *sub* (I) e (III), mentre la modifica accessoria dinanzi illustrata *sub* (II) si applicherà nei termini seguenti:

"II) Sempre in riferimento alle attività *sub* a) e b), FS e RFI terranno indenni le IF che – anteriormente al 18 febbraio 2008 (data di pubblicazione degli impegni) o al 17 gennaio 2008, nel caso delle IF che hanno partecipato alla riunione indetta e presieduta in quella data dal Capo di Gabinetto del Ministro dei Trasporti per la presentazione dettagliata del contenuto tecnico della versione originaria degli impegni – abbiano concluso con terzi fornitori di servizi contratti d'appalto o di prestazione d'opera aventi ad oggetto la fornitura a titolo oneroso di servizi compresi alle attività *sub* a) e b):

(i) dall'intero onere della penale eventualmente pattuita a carico dell'IF per l'ipotesi di recesso dal contratto, che l'IF sia pertanto tenuta a pagare alla controparte onde potersi avvalere degli analoghi servizi forniti a titolo gratuito da RFI in esecuzione dei presenti impegni, e/o

(ii) dall'onere del corrispettivo che l'IF abbia pagato alla controparte per i servizi contrattuali già ricevuti in esecuzione del contratto, limitatamente alle voci di costo comprese nella fornitura dei detti servizi, valorizzate secondo la struttura dei costi e i parametri di RFI (costi equivalenti dei servizi se li avesse offerti RFI), ad esclusione dell'intero margine di profitto applicato dalla controparte stessa (il "Primo impegno accessorio").

L'esecuzione del Primo impegno accessorio non potrà in alcun caso comportare per FS e RFI un esborso complessivo superiore all'importo di € 5.000.000 (l'"Esborso massimo").

Al fine di poter beneficiare del Primo impegno accessorio, ciascuna IF interessata dovrà comunicare a RFI – entro 30 giorni dalla pubblicazione della decisione dell'Autorità di rendere obbligatori i presenti impegni, quali modificati, ai sensi dell'articolo 14ter(1) della legge n. 287/90 nei confronti di FS e RFI – un'autocertificazione relativa ai contratti di fornitura di servizi da essa conclusi con prestatori terzi anteriormente al 18 febbraio 2008 (o al 17 gennaio 2008), contenente le seguenti informazioni:

- data di conclusione dei singoli contratti;
- la tipologia dei servizi acquistati, con indicazione separata di quelli effettivamente forniti alla data della comunicazione; e
- qualora l'IF intenda avvalersi degli analoghi servizi forniti a titolo gratuito da RFI in esecuzione dei presenti impegni e recedere dai contratti di servizio in corso di esecuzione con prestatori terzi, il regime e l'ammontare delle penali eventualmente previste dai suddetti contratti a carico dell'IF per il caso di recesso anticipato, eventualmente in relazione allo stadio di avanzamento dei lavori al momento della comunicazione del recesso.

Qualora i crediti fatti valere dalle IF interessate, sulla base delle autocertificazioni rispettivamente prodotte, e ritenuti da FS e RFI ammissibili al beneficio del Primo Impegno accessorio siano di ammontare complessivo superiore all'Esborso massimo, l'esborso cumulativo effettivo di FS e RFI per ciascuna IF sarà quello risultante dalla riduzione pro rata (vale a dire, proporzionalmente al valore dei crediti ammissibili individuali) dell'Esborso massimo.

In caso di dubbio, le autocertificazioni trasmesse dalle IF potranno essere soggette ad auditing da parte di un terzo prestatore di servizi indipendente, a spese di FS e RFI".

Considerazioni circa l'idoneità degli impegni a far venire meno i profili anticoncorrenziali oggetto dell'istruttoria

Le misure dinanzi enunciate sono idonee ad elidere i fattori di ostacolo all'ingresso sul mercato rilevati nel Provvedimento. Esse infatti:

- per un verso, comportano la messa a disposizione delle IF diverse da Trenitalia di servizi, prestazioni ed altri vantaggi, obiettivamente in grado di favorire e semplificare la messa in opera dei SSB idonei a consentire la circolazione di rotabili con macchinista unico e, comunque di rispettare le prescrizioni regolamentari conferenti;

- per l'altro, implicano una significativa riduzione degli oneri delle IF terze, a carico di RFI e Trenitalia, promuovendo, anche sotto questo profilo, le opportunità di sviluppo sul mercato dei nuovi entranti.

Invero, l'offerta degli impegni sopra descritti permetterebbe alle IF di:

- usufruire di servizi di ingegneria altamente specializzati che, in particolare, grazie all'esercizio diretto delle attività di esame del progetto consentiranno di ottenere il rilascio del NOI in tempi più brevi e, su questa base, procedere all'attrezzaggio dei locomotori della serie con SSB con circa 28 giorni lavorativi di anticipo rispetto al rilascio del Nulla Osta alla Messa in Esercizio (N.O.M.E.) della testa di serie;
- realizzare un significativo risparmio economico nell'installazione del SSB, quantificabile in i) 250.000 Euro per il servizio di omologazione di ogni locomotiva "testa di serie"; ii) il 30% dell'importo di omologazione per i servizi di ingegneria;
- conformarsi ai nuovi standard di sicurezza entro il termine di legge del 31 dicembre 2008, quanto meno per la maggior parte del materiale interessato, con conseguente riduzione degli oneri correlati al mantenimento del secondo macchinista.

Infine, le ulteriori modifiche accessorie ai detti impegni, nei termini esposti *supra*, sono volte a rimuovere in maniera completa e definitiva gli effetti dell'addebito formulato dall'Autorità nel provvedimento di avvio, concernente l'asserito ritardo delle IF nel procedere all'attrezzaggio dei propri locomotori con i sottosistemi di bordo. Nella prospettiva di semplificare l'apparato degli impegni e di rendere ancora più agevole e rapida l'implementazione degli stessi, è stata introdotta una previsione per cui l'obiettivo di alleggerire gli oneri di attrezzaggio delle IF è reso possibile mediante il riconoscimento di un ammontare economico onnicomprensivo e forfetario, svincolato quindi dalle modalità di quantificazione e verifica. Inoltre, coerentemente con quanto rappresentato nelle precedenti comunicazioni, al punto IV *supra* è stato precisato che l'operatività degli impegni, come modificati, richiederà la rinuncia da parte di tutte le IF a ogni contenzioso presente e futuro, in sede sia amministrativa sia civile, avente ad oggetto o comunque connesso all'applicazione del c.d. 'sconto K2'. Si tratta di un aspetto che mira ad assicurare un quadro di certezza ai rapporti in essere con le IF e che si pone in linea di continuità e di coerenza logica con i rilievi formulati da FS e RFI sin dall'inizio del procedimento istruttorio.

In definitiva, FS e RFI ritengono che gli impegni proposti risultino del tutto idonei a fornire un contributo costruttivo ad una positiva conclusione del procedimento, definendo una soluzione che è pienamente vantaggiosa per le imprese denuncianti e che risponde agli obiettivi perseguiti dall'Autorità nel presente caso.

Confidenziale

Allegato 1

Elenco tipologie di rotabili oggetto di attrezzaggio con SSB

Tipologia (testa di serie)	Quantità a disposizione delle IF	IF titolari
Locomotiva E189	Immatricolate 46	21 - RTC 3 - DFG 12 - SBB 10 - LENORD
Locomotive D752/753	Immatricolate 28	2 - RTC 11 - DFG 8 - FAS 7 - ST
Locomotiva E484	Immatricolate 26	2 - SERFER 24 - SBB
Locomotiva G200	Immatricolate 26	2 - DFG 2 - SERFER 3 - SBB 12 - RAILION 7 - ACT
Locomotiva E436	Immatricolate 11	11 - SNCF
Complesso Ale 126	Immatricolati 11	11 - MCNE
Complessi Aln 776	Immatricolati 11	11 - FCU
Locomotiva D220	Immatricolate 10	10 - FER
ATR 100	Immatricolati 10	10 - SAD
Locomotiva EU43	Immatricolate 8	8 - RTC
Complesso ETRY0530	Immatricolati 7	7 - GTT
Locomotive E640	Immatricolate 6	6 - FER
Locomotive D100	Immatricolate 5	2 - HUPAC 3 - SBB
Complessi Ale 088	Immatricolati 2	2 - ATCM
Complessi Ale 054	Immatricolati 2	2 - ATC
Locomotive e 483	Immatricolata 1	1 - RAILION

Confidenziale

Allegato 2

Elenco attività tecniche per le quali RFI offre il proprio contributo finalizzate all'attrezzaggio dei mezzi delle IF.

CONTRIBUTO TECNICO FINALIZZATO ALL'OMOLOGAZIONE DEI ROTABILI TESTE DI SERIE SSB SCMT

Il processo è regolato dalla Normativa Europea CENELEC e considera il Sistema Tecnologico di Bordo (STB) di una "Testa di Serie" costituito dalla "Applicazione Generica" (AG) e dalla "1° Applicazione Specifica" (AS), secondo lo schema allegato che rappresenta lo svolgersi delle attività finalizzate al conseguimento dell'Omologazione della Testa di Serie.

Le attività previste sono:

1. Esame della documentazione fornita dal costruttore delle apparecchiature costituenti il Sistema Tecnologico di Bordo;
2. Analisi e verifica del progetto di predisposizione ed installazione fornito dalla società incaricata dell'attrezzaggio del materiale rotabile;
3. Sopralluoghi e visite presso laboratori del costruttore del materiale rotabile, durante la fase di lavorazione e test prototipali della apparecchiatura di bordo;
4. Visite al materiale rotabile, nelle officine delle Imprese Ferroviarie e/o di altre Società incaricate, per verificare lavorazioni in cabina e sottocassa e test utili alla omologazione;
5. Supporto nella pianificazione della Campagna di test in linea per verifiche al rotabile completo;
6. Assistenza Tecnica durante l'effettuazione dei test in linea;
7. Supporto alle verifiche mediante l'impiego di simulatore.

SERVIZI DI INGEGNERIA FINALIZZATI ALL'INSTALLAZIONE E/O DESIGN REVIEW PER UN CORRETTO ADEGUAMENTO DEL SSB AL MATERIALE ROTABILE

8. Application Engineering durante la fase di installazione conseguente al rilascio del Nulla Osta all'installazione (N.O.I.);
9. Condivisione e supporto nella gestione delle non conformità;
10. Supporto nella Design Review con analisi di eventuali esigenze di "retrofit" sulle applicazioni successive alla Testa di Serie;
11. Supporto alle verifiche tecniche finali nella fase di conseguimento del Nulla Osta alla Messa in Esercizio (N.O.M.E.).

Il Team dedicato alle attività in questione è così costituito:

n°. 1 Dirigente Tecnico

n°. 3,5 Quadri Tecnici Specialisti

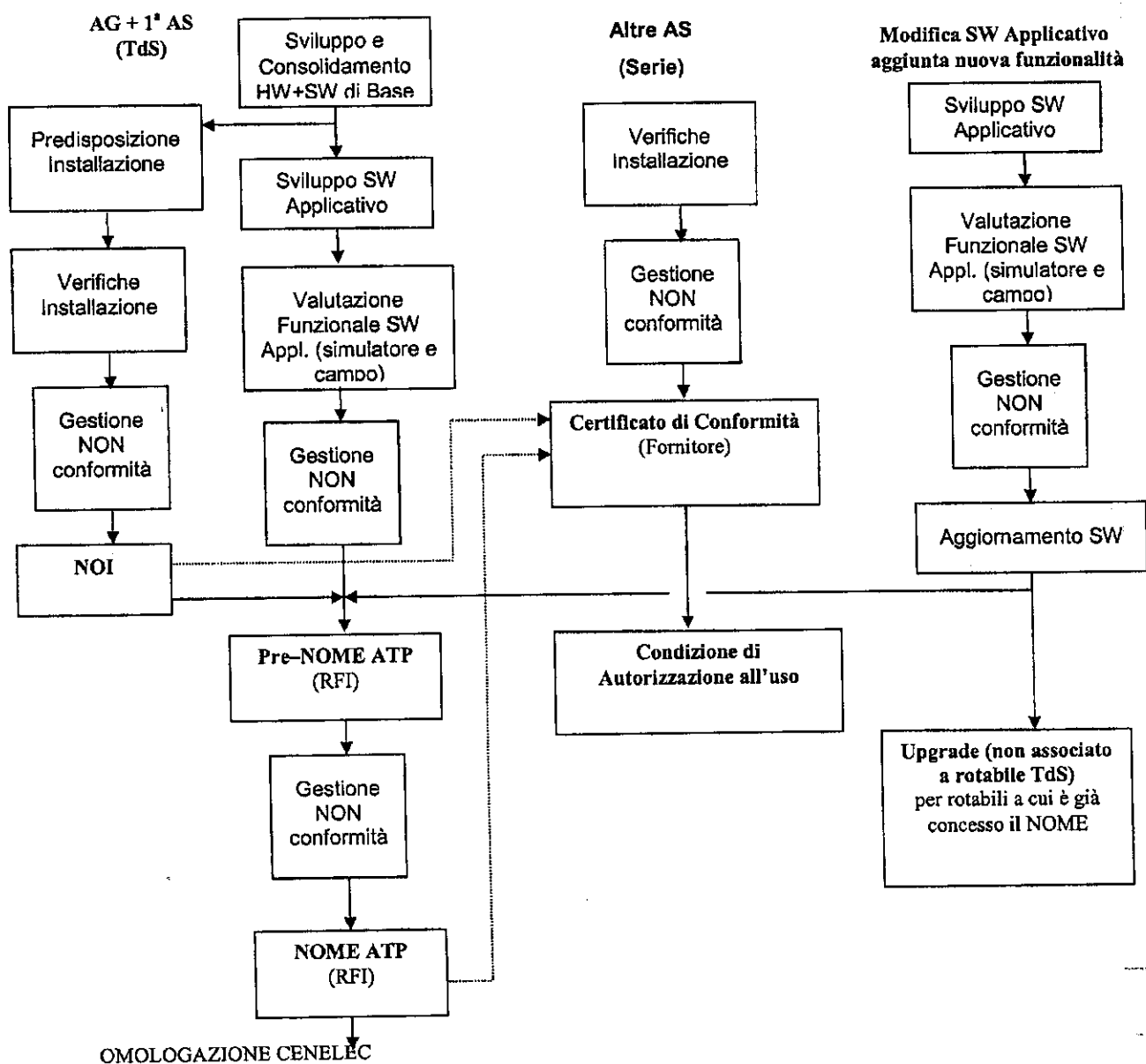
L'attività considerata ha una durata che viene valutata pari a 6 mesi, con uno sviluppo di circa 3.600 ore/uomo.

Flusso delle attività utili al rilascio del NOI e del NOME

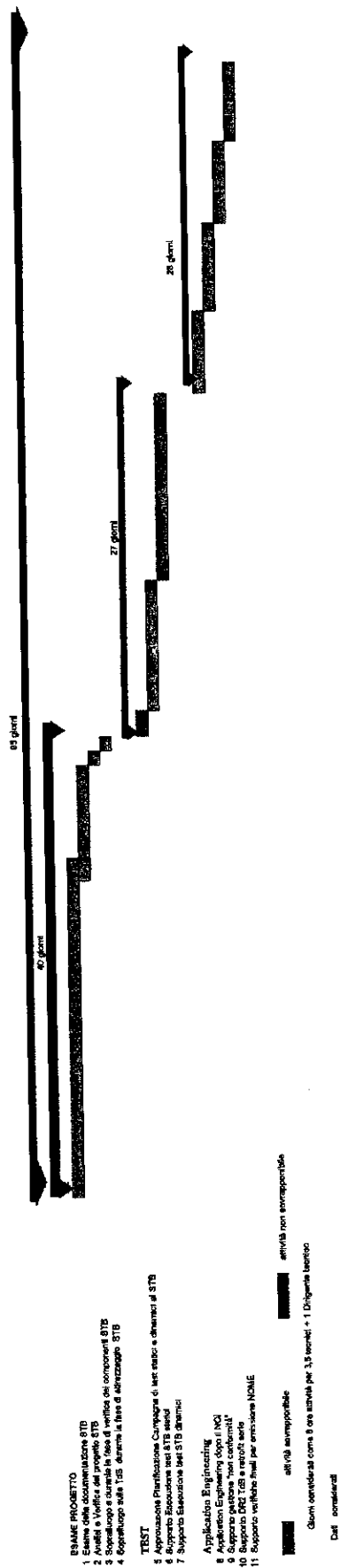
AG = Applicazione Generica

AS = Applicazione Specifica

TdS = Testa di Serie



10 ATTIVITA DI SUPPORTO REI per USNERIGO PIANO DI ATTIVITA INQUADRE STB TDS



	gen-08	feb-08	mar-08	apr-08	mag-08	giu-08	lug-08	ago-08	set-08	ott-08	nov-08	dic-08
Testa di serie 1												
Testa di serie 2												
Testa di serie 3												
Testa di serie 4												
Testa di serie 5												
Testa di serie 6												
Testa di serie 7												
Testa di serie 8												
Testa di serie 9												
Testa di serie 10												
Testa di serie 11												
Testa di serie 12												
Testa di serie 13												
Testa di serie 14												
Testa di serie 15												
Testa di serie 16												

Esame documentazione
Test
Application Engineering