

omissis

Omissis

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Direzione Centrale Legale

omissis



Ferrovia dello Stato italiane
UA 19/2/2014
FS-DCL\A0011\PI\2014\0000199

Direzione Centrale Legale
il Dirigente

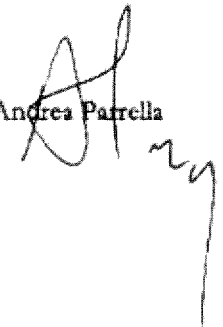
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
Piazza G. Verdi, 6/a
00198 – Roma

LM
Dott.ssa Claudia Caruso

Oggetto: A/443 – Formulario per la presentazione degli impegni ai sensi dell'art. 14-ter della legge n. 287/90

Si allega alla presente, in ragione di esigenze procedurali, un documento che reca gli impegni presentati da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A., Grandi Stazioni S.p.A. e Centostazioni S.p.A. in data 5 settembre 2013, 10 ottobre 2013, 20 dicembre 2013 e 23 dicembre 2013 nell'ambito del procedimento in oggetto.

Restando a disposizione per ogni ulteriore chiarimento, l'occasione è gradita per porgere distinti saluti.


Andrea Parrella

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Ferrovia dello Stato Italiana S.p.A. - Società con azioni statali
Indirizzo legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 36.700.435.485,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. IVA 06350341009 - R.E.A. 962895

Procedimento A443

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

NUMERO DEL PROCEDIMENTO

A443 - NTV/FS-OSTACOLI ALL'ACCESSO NEL MERCATO DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI AD ALTA VELOCITÀ

PARTI DEL PROCEDIMENTO

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Trenitalia S.p.A.

Grandi Stazioni S.p.A.

Centostazioni S.p.A.

FS Sistemi Urbani S.r.l.

FATTISPECIE CONTESTATA

Abuso di posizione dominante posto in essere dalla società FS, per il tramite delle controllate RFI, Trenitalia, CS, GS e FS Sistemi Urbani, avente l'effetto di rallentare l'ingresso nel mercato del trasporto passeggeri ad alta velocità dell'operatore nuovo entrante NTV; l'abuso ipotizzato è a sua volta articolato in tre aree di addebiti esposti alle Sezioni A-C del Provvedimento di Avvio.

MERCATI INTERESSATI

Al riguardo, si fa riferimento al Provvedimento di Avvio (punti 29-34 del Provvedimento di Avvio).

DESCRIZIONE DEGLI IMPEGNI PROPOSTI

A. COMPRESSIONE DEI MARGINI

Impegno presentato da RFI il 5 settembre 2013

[OMISSIS]

Tanto premesso, RFI, pur ribadendo la conformità e correttezza dei propri comportamenti rispetto al quadro regolatorio ed alla normativa in materia di tutela della concorrenza, si impegna a formulare al MIT una proposta di riduzione del canone d'uso applicato sull'infrastruttura AV/AC² nella misura massima del 15% rispetto al livello attualmente vigente, da applicarsi dall'entrata in vigore del relativo Decreto Ministeriale.

[OMISSIS]

² Detto canone è applicato sulle seguenti tratte: TO-MI AV (tratta Torino Stura Origine AV-Milano Certosa, km 126); MI-BO AV (tratta Milano Rogoredo-Bologna Centrale, km 205); BO-FI AV (tratta Bologna Centrale-Firenze Castello km 86), RM-NA AV (tratta Roma Prenestina-Deviation Esterno Napoli Centrale, km 217).

[OMISSIS]

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

“RFI ritiene che l'impegno dianzi enunciato risulti idoneo ad elidere in radice i rischi competitivi ipotizzati nel provvedimento di avvio, in merito ad un paventato (ed invero insussistente) ostacolo all'ingresso sul mercato, in conseguenza della condotta di cui al punto a) sub ii) del provvedimento medesimo. Ed invero, tale misura rimediale:

- per un verso, laddove implementata con il relativo Decreto Ministeriale, risulta idonea a favorire un ulteriore sviluppo del traffico passeggeri sulla tratte AV/AC e l'ottimale utilizzazione della rete;
- per l'altro, implica una significativa riduzione degli oneri di accesso all'infrastruttura a carico delle imprese ferroviarie, promuovendo le opportunità di sviluppo sul mercato dei nuovi entranti, consentendo a NTV di incrementare ulteriormente le proprie *chances* concorrenziali sul mercato. Invero, NTV – che già con l'attuale livello di pedaggio ha conseguito, come evidenziato nella relazione al Bilancio 2012 (cfr. allegato al verbale di audizione di RFI del 26 luglio 2013), risultati e margini superiori rispetto a quanto ipotizzato nel proprio *business plan* – disporrà ora di condizioni ancora più favorevoli, tali da permetterle di elaborare offerte commerciali alla propria clientela ancora più flessibili e competitive rispetto a quelle sinora praticate.”

Ulteriori sviluppi riguardo l'impegno di RFI del 5 settembre 2013

In questa sede, si ritiene altresì doveroso precisare che, in coerenza con l'approccio trasparente e proattivo tenuto sin dall'avvio del presente procedimento, RFI ha dato immediato seguito a quanto preconizzato nel precitato formulario del 5 settembre 2013; al riguardo, si evidenzia che:

- con comunicazione del 6 settembre 2013, RFI ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (“MIT”) una proposta motivata avente ad oggetto una consistente riduzione, nella misura del 15%, del valore del pedaggio, su una serie di linee bidirezionali AV (trattasi segnatamente delle linee: Torino Stura origine

AV- Milano Certosa; Milano Rogoredo-Bologna Centrale; Bologna Centrale-Firenze Castello; Roma Prenestina-deviatoio esterno Napoli Centrale) (All. 1 - **RISERVATO**);

- a seguito dell'iniziativa del Gestore, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con decreto del 10 settembre 2013 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 220 della Repubblica Italiana del 19 settembre 2013, ha approvato il valore del pedaggio proposto da RFI (All. 2).

Impegno di Trenitalia

L'impegno di RFI dianzi descritto è di per sé idoneo a rispondere alle preoccupazioni formulate nel Provvedimento di Avvio in ordine ad un supposto rischio di compressione dei margini in danno di NTV.

Nondimeno, con riferimento a tale addebito, anche la società Trenitalia ritiene di poter prefigurare una misura rimediale, ulteriore e complementare, formulata nei seguenti termini.

Trenitalia s'impegna, sino al 30 giugno 2015, a mantenere il proprio risultato economico ante oneri finanziari (c.d. EBIT) positivo per il comparto AV (treni Frecciarossa e Frecciargento), fermo restando che, in presenza di circostanze attinenti allo sviluppo della competizione commerciale nel mercato rilevante, come di seguito meglio specificate, Trenitalia potrà richiedere a Codesta Autorità di ridurre l'efficacia temporale dell'impegno in misura adeguata.

La misura in questione – che sarà applicata da Trenitalia a far data dal provvedimento di accettazione degli impegni e rimarrà efficace fino al 30 giugno 2015 – s'inquadra strettamente nel contesto di mercato in cui Trenitalia opera, caratterizzato dalla presenza, a livello nazionale, di operatori attivi nel trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza, nonché dalla concorrenza intermodale del trasporto aereo. Qualora detto mercato, in cui si confrontano vettori aerei e ferroviari, fosse interessato da mutamenti tali da modificarne l'attuale assetto concorrenziale, la condotta di Trenitalia in merito alla definizione dei propri risultati economici non potrà che tenere conto dei nuovi scenari competitivi.

In tale prospettiva, Trenitalia precisa che il rispetto dell'impegno sarà valutato applicando i medesimi modelli di contabilità separata di prodotto già adottati ed illustrati a codesta Autorità, in quanto acquisiti gli atti del presente procedimento.

L'impegno descritto consentirebbe di rispondere pienamente all'addebito formulato nel Provvedimento di Avvio in quanto – vincolando Trenitalia a mantenere un risultato economico positivo per il comparto AV (treni Frecciarossa e Frecciargento) – si tradurrebbe in una garanzia *ex ante*, a favore di qualsiasi operatore attivo sul mercato dei servizi ferroviari AV o comunque intenzionato ad entrarvi, che nel perseguimento della

propria politica di prezzo Trenitalia continuerà ad astenersi da qualsiasi condotta in violazione della normativa *antitrust*.

L'impegno proposto permetterebbe, inoltre, di superare eventuali dubbi in ordine all'ulteriore contestazione di NTV, ripresa nel Provvedimento di Avvio, secondo cui Trenitalia avrebbe finanziato presunte perdite, conseguite nella fornitura di servizi di trasporto passeggeri AV, con ricavi generati dai servizi convenzionali a media e lunga percorrenza, oggetto di contratto di servizio pubblico. Ebbene, la disponibilità a fornire la contabilità per il comparto AV, già redatta secondo un sistema di contabilità separata rispetto a tutti gli altri servizi di trasporto offerti da Trenitalia, rende evidente, in modo trasparente ed agevolmente verificabile, l'assenza di qualsiasi ipotesi di sussidi incrociati tra il settore AV e quello contribuito.

In definitiva, Trenitalia ritiene che l'impegno proposto risulti del tutto idoneo a fornire un contributo costruttivo alla positiva conclusione del procedimento, stimolando ulteriormente l'apertura alla concorrenza del settore del trasporto ferroviario passeggeri AV e rispondendo così agli obiettivi perseguiti dall'Autorità nel presente caso.

Quanto agli ulteriori comportamenti ostruzionistici cui fa riferimento l'Autorità nel Provvedimento di Avvio (par. 18-20), si ritiene che [OMISSIS]
[OMISSIS] le società del Gruppo FS interessate abbiano fornito ogni chiarimento e che pertanto sia venuto meno ogni possibile dubbio circa l'adozione di pratiche e/o comportamenti anticompetitivi nei confronti del segnalante.

In proposito, mette conto richiamare che:

- con riguardo alle condotte di RFI concernenti l'**assegnazione di tracce** nella fascia oraria ricompresa tra le 7.00 e le 8.00 del mattino, in relazione ai treni in uscita da Roma verso nord, l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari ("URSF"), con decisione del 22 luglio 2013 (Prot. 625/5/URSF), ha respinto le doglianze sollevate da NTV, con ciò escludendo qualsivoglia comportamento discriminatorio da parte del Gestore. Peraltro, nel quadro del processo di allocazione delle tracce relativo al nuovo orario ferroviario, in linea con il quadro regolamentare di riferimento, RFI è riuscita ad allocare ad NTV le tracce richieste nella fascia oraria 7.00-8.00 (sia con riguardo alla traccia Roma-Milano PG, che alla traccia Roma-Venezia). Ne consegue che le problematiche considerate dall'Autorità nel Provvedimento di Avvio sono state concretamente e pienamente risolte.
- Cionondimeno, con spirito di piena e trasparente collaborazione nei confronti delle imprese *new comer*, RFI - per quanto di propria competenza e nel contesto del quadro regolamentare vigente - si propone per il futuro di facilitare l'interlocazione anche con le regioni interessate laddove, nella fase di allocazione della capacità, si

manifestassero eventuali interferenze tra richieste di tracce per servizi c.d. “a mercato” e richieste di tracce per l’effettuazione di servizi oggetto di contratto di servizio pubblico regionale. In tal senso, vale osservare che i servizi di trasporto regionale, forniti da Trenitalia sulla base del contratto di servizio sottoscritto con la regione interessata, rappresentano la porzione più significativa del traffico ferroviario complessivo ed insistono su nodi utilizzati anche per i servizi AV: possono, pertanto, verificarsi interferenze che devono essere gestite con il coinvolgimento della regione committente del servizio.

- Con riferimento all’**accesso all’impianto di manutenzione di Milano San Rocco**, è stato chiarito che (i) la messa in disponibilità di impianti collegati all’esercizio ferroviario non rientra nella missione societaria di FS Sistemi Urbani (proprietaria dell’*asset*); (ii) l’area afferente all’impianto di Milano San Rocco è da tempo oggetto di un processo di riqualificazione urbanistica in via di finalizzazione; (iii) il contratto di locazione dell’impianto in oggetto a favore di Trenord è antecedente all’avvio del processo di riqualificazione; (iv) successivamente alla scadenza del contratto di locazione, Trenord, su richiesta di FS Sistemi Urbani, ha rilasciato l’impianto in questione. Peraltro, si ricorda che, anche in questo caso, la questione era stata denunciata da NTV all’URSF e che quest’ultimo ha disposto l’archiviazione del procedimento nei confronti del Gestore, sul presupposto che RFI non è responsabile dell’impianto di manutenzione richiesto, in quanto lo stesso, fin dal 2003, non ricadeva tra gli *asset* di sua proprietà (Prot. 148/5/URSF del 20 febbraio 2013). Tale circostanza è peraltro evincibile dalla tabella A del par. 5.2.6 del Prospetto Informativo della Rete, nella quale è indicato il reticolo degli impianti di manutenzione rotabili, ovvero delle aree disponibili per attrezzaggio officine, messo a disposizione da RFI agli operatori ferroviari.
- Sempre con riguardo alla questione dell’accesso all’impianto di Milano S. Rocco, va poi ricordato che:
 - la stessa AGCM ha espressamente escluso che gli impianti di manutenzione (nonché le aree di deposito) siano qualificabili come *essential facility*, in quanto, anche se necessari per lo svolgimento dei servizi di trasporto, sono comunque duplicabili a costi sostenibili da parte di un operatore efficiente (cfr. Segnalazione del 3 febbraio 2010, AS658 – Regione Piemonte – Gare per l’affidamento di servizi ferroviari regionali: la piena fungibilità di impianti di manutenzione situati al di fuori dell’area regionale era stata in quell’occasione riconosciuta dall’AGCM con riguardo ad un servizio ferroviario destinato ad essere svolto in un ambito puramente regionale, con la conseguenza che tale fungibilità vale ovviamente *a fortiori* nel caso di un’impresa, come NTV, che svolge servizi di lunga percorrenza su scala nazionale);

- l'art. 13, par. 6, della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, declina espressamente il principio secondo cui un impianto inserito in un "*progetto di riconversione*", quale appunto quello di Milano S. Rocco, non rientri nel novero degli *asset* da rendere disponibili;
- ad ogni modo, risulta dalla relazione sulla gestione dell'esercizio 2012 di cui al Bilancio 2012 di NTV, che il *business plan* approvato il 28 gennaio 2013 dal Consiglio di Amministrazione abbia già previsto l'attivazione a Bologna di "*un sito manutentivo complementare a quello di Nola*", peraltro proprio al fine di consentire l'efficientamento della manutenzione della flotta e rispondere quindi alle esigenze di riduzione degli invii a vuoto del materiale rotabile presso l'impianto di manutenzione di Nola.

B. COMPORTAMENTI DISCRIMINATORI ED OSTRUZIONISTICI IN STAZIONI SERVITE DA NTV

B.1.-B.2. MANCATA APPOSIZIONE DELLA SEGNALETICA E DI DESK INFORMATIVI E RITARDATO POSIZIONAMENTO DI BIGLIETTERIE SELF-SERVICE

Nel Provvedimento di Avvio, l'AGCM richiama denunce di NTV circa presunti comportamenti discriminatori ed ostruzionistici da essa subiti con riguardo all'apposizione di segnaletica e *desk* informativi, nonché al posizionamento di biglietterie *self-service*.

In particolare, nel Provvedimento di Avvio si evidenzia che NTV ha lamentato:

- di non aver ricevuto riscontro positivo alle richieste di posizionamento di totem informativi "*in numerose stazioni, quali ad esempio Firenze S. Maria Novella e Roma Tiburtina*", essendo costretta "*ad impiegare proprio personale per fornire direttamente assistenza ai passeggeri*";
- un trattamento di favore nei confronti di Trenitalia a cui "*sarebbe consentito l'utilizzo di segnaletica informativa praticamente in ogni luogo della stazione*" (cfr. par. 21);
- di essersi vista rifiutare, per ragioni di sicurezza, le proprie richieste relative al posizionamento di *desk* informativi nei pressi dei binari AV (cfr. par. 22);
- il ritardato e/o non adeguato posizionamento delle proprie biglietterie *self service* in numerose stazioni.

Anche a questo riguardo, così come per gli altri addebiti, si ribadisce che i rilievi ipotizzati si rivelano, ad una accurata analisi, del tutto infondati. [OMISSIS]

[OMISSIS] le società del Gruppo FS interessate hanno svolto un attento esame delle vicende menzionate nel Provvedimento di Avvio e possono confermare che gli episodi segnalati da NTV – peraltro singoli e circoscritti – non solo si iscrivono nel normale dialogo fornitore-richiedente (*i.e.* il dialogo tipicamente svolto fra operatori incaricati della gestione di infrastrutture complesse e terzi richiedenti), ma hanno trovato soddisfattive risposte da parte delle imprese del Gruppo FS interessate, cosicché non possono certo essere qualificati come una prassi discriminatoria o ostruzionistica.

Nondimeno, al fine di elidere qualsivoglia preoccupazione concorrenziale si ritiene di poter prefigurare un insieme articolato di misure che, con riguardo ai profili qui rilevanti, rafforza, anche in prospettiva, le garanzie di efficiente, trasparente e tempestiva gestione delle richieste degli operatori ferroviari.

Le misure in discorso si articolano nei seguenti termini.

B.1. Impegni attinenti all'apposizione segnaletica/totem informativi

Preliminarmente, va chiarito che i criteri di elaborazione ed apposizione della segnaletica di stazione sono definiti dal gestore dell'infrastruttura in un articolato manuale tecnico operativo. Tali criteri si pongono in linea con i requisiti di sicurezza imposti dalla normativa applicabile (gestione emergenze, sicurezza flussi, accessibilità dei servizi).

Con riferimento alla segnaletica orizzontale di orientamento del viaggiatore verso i servizi (biglietterie/sale accoglienza) offerti dalle imprese ferroviarie (“IF”), **RFI**, **Grandi Stazioni** e **Centostazioni** si impegnano, ciascuna per quanto di propria competenza, a realizzare/completare il processo di ammodernamento/adeguamento della segnaletica nelle stazioni (facenti parte o meno del *network* AV) nel rispetto di un criterio di neutralità informativa, vale a dire fornendo l'informazione circa l'ubicazione del servizio senza riferire l'indicazione dello/degli specifico/i vettore/i ferroviario, così come peraltro è dato riscontrare nel settore aeroportuale.

Ciò risponde alla principale esigenza di garantire agli utenti la chiara individuazione delle aree in cui i servizi sono prestati, nonché all'obiettivo di tenere conto delle evoluzioni che possono intervenire nel novero dei soggetti attivi in un mercato pienamente liberalizzato quale quello del trasporto ferroviario.

Inoltre, al fine di tener conto della circostanza che, ad oggi ed in diverse stazioni ferroviarie, i servizi in oggetto sono prestati in spazi dislocati in diverse aree di stazione, oltre alla segnaletica di orientamento di cui sopra (c.d. segnaletica orizzontale), **RFI**, **Grandi Stazioni** e **Centostazioni** si impegnano, ciascuna per quanto di propria competenza, a realizzare/completare anche la segnaletica verticale (c.d. totem), che, in quanto funzionale ad individuare una specifica area, verrà collocata in prossimità di un dato servizio (biglietteria, *lounge*, etc.), e sarà, pertanto, caratterizzata da un maggior grado di dettaglio (cfr. **All. 3**).

Il processo di ammodernamento/adeguamento della segnaletica è attualmente in corso in numerose stazioni italiane, servite o meno da NTV, e facenti parte o meno del *network* AV.

Pur nella complessità di gestione e realizzazione di tale processo, **RFI**, **Grandi Stazioni** e **Centostazioni** si impegnano, ciascuna per quanto di propria competenza, a completare definitivamente la collocazione della segnaletica di orientamento ai servizi delle IF entro il 30 giugno 2014, secondo i criteri sopra richiamati.

B.2.1. Impegni attinenti agli spazi in stazione: desk informativi

La gestione degli spazi commerciali in stazione, nel cui ambito insistono sia le attività di assistenza alla clientela svolte tramite *desk* mobili sia la vendita di biglietti tramite apparecchi *self-service*, è un processo complesso in cui occorre tener conto, *inter alia*, delle esigenze di: garantire la sicurezza in stazione; fornire un livello di servizio adeguato a tutti gli utenti di stazione, fra cui anche i fruitori di servizi ferroviari diversi dall'AV; consentire uno sfruttamento efficiente delle aree locate.

È evidente quindi che non tutte le richieste di aree provenienti dai vettori ferroviari possono essere accolte *sic et simpliciter*, dovendo invece essere valutate secondo criteri di ragionevolezza e di proporzionalità rispetto ai vari servizi offerti in stazione (di cui i servizi ad alta velocità rappresentano una porzione, peraltro relativamente limitata), sia in relazione al numero degli utenti di ciascuna IF che usufruiscono di tali servizi.

Con specifico riguardo al posizionamento di *desk* informativi mobili, non vi è mai stato alcun ostruzionismo verso NTV da parte di RFI o dei gestori commerciali delle stazioni.

RFI non ha rifiutato la collocazione dei *desk* in prossimità dei binari, precisando solo che essi non possono essere posizionati sui marciapiedi laterali per non ostacolare il flusso dei viaggiatori.

Grandi Stazioni e Centostazioni hanno inviato a NTV le proposte di contrattualizzazione dei *desk* nelle aree autorizzate, in quanto compatibili con le esigenze di sicurezza, da RFI, ma NTV non ha dato riscontro, preferendo posizionare “arbitrariamente” i *desk* e spostarli liberamente in stazione, senza sottoscrivere i contratti e corrispondere canoni per gli spazi occupati.

Ciò premesso, **Grandi Stazioni e Centostazioni**, d'intesa con **RFI** per quanto di competenza, si impegnano ad individuare, nelle stazioni interessate, un'area da destinare a ciascuna impresa ferroviaria (segnatamente, anche a NTV) per il posizionamento dei punti informativi mobili, fermo restando il prioritario rispetto delle sopra esposte esigenze di sicurezza, efficienza, nonché di proporzionalità rispetto al numero di utenti di ciascuna IF che utilizzano i servizi in questione. Tali aree verranno rese disponibili a condizioni di mercato e segneranno lo spazio entro cui, tenuto conto delle esigenze di tutela della sicurezza, i punti informativi mobili dovranno risultare rigorosamente collocati.

L'individuazione delle aree idonee e la proposta di utilizzazione delle stesse verrà completata, salvo motivato impedimento, anche in ragione dei criteri sopra riportati, entro un termine complessivamente non superiore a 60 giorni dalla ricezione della relativa richiesta di installazione di *desk* da parte dell'IF, secondo la seguente scansione temporale:

- entro 20 giorni dalla ricezione della richiesta della IF, GS/CS procedono ad effettuare il sopralluogo presso la stazione interessata al fine di individuare aree disponibili ed idonee al posizionamento, nonché a formulare la richiesta di nulla osta a RFI ai fini delle valutazioni di sicurezza;
- entro i successivi 30 giorni, RFI riscontra la richiesta di nulla osta. In caso di diniego del nulla osta, RFI provvederà, congiuntamente con il gestore di stazione, ad indicare aree alternative, salva l'ipotesi di inesistenza di spazi idonei e disponibili;
- entro 10 giorni dalla ricezione del nulla osta, GS/CS comunicano al vettore l'assenso al posizionamento e inviano la bozza di contratto di utilizzazione dell'area, a condizioni di mercato.

Entro i 5 giorni successivi alla sottoscrizione del contratto di utilizzazione da parte della IF, si procederà alla consegna dell'area, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (ad esempio, necessità di interventi di adeguamento delle aree) richiedano un tempo superiore.

In aggiunta, i gestori di stazione si impegnano a comunicare ai vettori, nel termine di 60 giorni prima della scadenza del contratto di utilizzazione delle aree, se queste ultime potranno essere confermate per il successivo periodo contrattuale ovvero se sussistono esigenze di variazioni della disponibilità degli spazi, indicando le possibili alternative.

B.2.2. Impegni attinenti agli spazi in stazione: biglietterie self-service

Anche con riguardo al posizionamento delle **biglietterie self-service**, nessuna pratica ostruzionistica è stata posta in atto nei confronti di NTV, le cui richieste sono state evase consegnando aree corrispondenti alle relative richieste, proponendo alternative idonee laddove vi fossero motivi ostativi³.

A testimonianza dell'assenza di qualsiasi pratica ostruzionistica, si può osservare che sia il rapporto fra apparecchi *self-service* e treni serviti, che quello tra emettitrici e numero dei passeggeri, sono superiori nel caso di NTV rispetto al caso di Trenitalia.

Ciò premesso, le misure di seguito rappresentate verranno adottate nel rigoroso rispetto di un criterio di proporzionalità, che tiene conto del novero dei servizi ferroviari forniti (alta

³ Ad esempio, con riguardo alla stazione di Firenze S.M., dove le biglietterie non potevano essere installate sul muro di Casa Italo a causa della presenza di vincoli architettonici a tutela dell'edificio, le 6 biglietterie richieste sono state installate fronte binari in posizione di grande visibilità.

velocità, media e lunga percorrenza, regionali) e del numero degli utenti che utilizzano ciascuna tipologia di servizio. Pertanto, nel valutare il numero ed il posizionamento delle emittitrici *self-service* richieste dalle IF, si terrà proporzionalmente conto del numero di clienti che utilizzano i servizi venduti tramite tali emittitrici.

Fermo restando che la gestione degli spazi dovrà continuare a svolgersi rispettando le esigenze di sicurezza, efficienza e proporzionalità sopra esposte, **RFI, Grandi Stazioni e Centostazioni** si impegnano a rispettare la presente procedura.

Le richieste di posizionamento di biglietterie *self-service* formulate dai vettori ferroviari verranno di regola riscontrate entro un termine complessivamente non superiore a 60 giorni, salvo motivato impedimento, secondo la seguente scansione temporale:

- entro 20 giorni dalla ricezione della richiesta della IF, GS/CS procedono ad effettuare il sopralluogo presso la stazione interessata al fine di individuare aree disponibili ed idonee al posizionamento, nonché a formulare la richiesta di nulla osta a RFI ai fini delle valutazioni di sicurezza;
- entro i successivi 30 giorni, RFI riscontra la richiesta di nulla osta. In caso di diniego del nulla osta, RFI provvederà, congiuntamente con il gestore di stazione, ad indicare aree alternative, salva l'ipotesi di inesistenza di spazi idonei e disponibili;
- entro 10 giorni dalla ricezione del nulla osta, GS/CS comunicano al vettore l'assenso al posizionamento e inviano la bozza di contratto di utilizzazione dell'area, a condizioni di mercato.

Entro i 5 giorni successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, si procederà alla consegna dell'area, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (ad esempio, necessità di interventi di adeguamento delle aree) richiedano un tempo superiore.

In aggiunta, i gestori di stazione si impegnano a comunicare ai vettori, nel termine di 60 giorni prima della scadenza del contratto di utilizzazione delle aree, se queste ultime potranno essere confermate per il successivo periodo contrattuale ovvero se sussistono esigenze di variazioni della disponibilità degli spazi, indicando le possibili alternative.

Anche nei casi in cui la proposta di collocazione di biglietterie *self-service* formulata dalla IF non possa essere accolta per motivati impedimenti (sicurezza flussi, indisponibilità degli spazi derivante da previe contrattualizzazioni con altri soggetti, vincoli architettonici, mancanza di proporzionalità/incompatibilità con altri servizi da garantire agli utenti della stazione), le eventuali alternative terranno conto - per quanto possibile e nel rispetto dei più volte citati criteri di proporzionalità, sicurezza ed efficienza - delle esigenze di funzionalità di assistenza ai viaggiatori/visibilità prospettate dalla IF richiedente.

B.3. DISCRIMINAZIONE NELL'UTILIZZO DI SPAZI PUBBLICITARI

Il Provvedimento di Avvio prefigura un asserito comportamento discriminatorio attuato da RFI e Grandi Stazioni con riguardo alla messa a disposizione di spazi pubblicitari (parr. 24, 25 e 26 del Provvedimento di Avvio).

Anche a questo riguardo, ferma restando la piena liceità delle condotte delle Società coinvolte, si propone una apposita misura rimediale.

B.3 Impegni attinenti all'offerta di spazi pubblicitari

Al fine di meglio inquadrare gli impegni assunti con riguardo all'offerta di spazi pubblicitari nei confronti di NTV, è anzitutto importante ricordare l'alta competitività che caratterizza il mercato italiano della pubblicità esterna, su cui andrebbero valutate le asserite condotte ostruzionistiche/discriminatorie denunciate da NTV.

Come pure riconosciuto da consolidata prassi *antitrust* a livello comunitario e nazionale, la vendita di spazi pubblicitari nelle stazioni avviene in diretta concorrenza con gli altri segmenti del più ampio mercato della pubblicità esterna⁴.

Su detto mercato, né Grandi Stazioni, né Centostazioni, né il Gruppo FS nel suo insieme possono essere considerati impresa in posizione dominante e correlativamente soggette ad obblighi scaturenti dall'art. 102 TFUE.

[OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS]

Ferma restando la più ampia rivendicazione della libertà commerciale nel mercato pubblicitario da parte di Grandi Stazioni e Centostazioni e della piena liceità del loro precedente operato (che, nello specifico caso di Centostazioni, è addirittura riconosciuta dalla stessa NTV, che nessuna doglianza ha avanzato nei confronti di tale gestore), **Grandi Stazioni e Centostazioni** sono disponibili ad assumere impegni volti a supportare NTV nella prima fase dell'attività commerciale, concedendole, per un periodo di sei mesi da esaurirsi entro dicembre del 2014, una finestra temporale per opzionare spazi pubblicitari sulle varie stazioni del *network* AV servite da NTV in via prioritaria rispetto agli altri inserzionisti.

In particolare, Grandi Stazioni e Centostazioni si impegnano, ciascuna per le stazioni appartenenti al *network* AV rispettivamente gestite, ad offrire a NTV la possibilità di opzionare, in via prioritaria rispetto agli altri inserzionisti, un pacchetto di impianti pubblicitari nelle stazioni della rete AV in cui si attesta NTV a condizioni economiche di mercato.

I suddetti pacchetti di impianti sono rappresentati coerentemente con i modelli rispettivamente allegati *sub All. 4*, per le stazioni AV del *network* Grandi Stazioni, e *sub All. 5* per le stazioni AV del *network* Centostazioni. Al di fuori di quanto indicato negli Allegati 4 e 5, l'allocazione degli spazi è rimessa all'esito dell'attività negoziale che caratterizza i rapporti tra le parti.

Inoltre, nella mera ottica di supporto alla fase iniziale dell'attività di NTV, Grandi Stazioni⁶ - limitando temporaneamente le riconosciute facoltà di tutela di un proprio legittimo interesse commerciale - includerà nei pacchetti oggetto dell'offerta a NTV anche postazioni pubblicitarie nelle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini (*sub All. 4-bis*), utilizzabili esclusivamente per un semestre nel corso del 2014: ciò nonostante la pubblicità di NTV in tali stazioni, da essa non servite, sia suscettibile di sviare utenti a vantaggio di stazioni (quali Milano Porta Garibaldi, Milano Rogoredo e l'*hub* di Roma Ostiense) che

⁶ Si ricorda che Grandi Stazioni è una società partecipata al 40% da azionisti privati i quali, tra l'altro, esprimono il vertice della società in quanto titolari del diritto di designazione dell'Amministratore Delegato.

esulano dal perimetro di gestione di Grandi Stazioni, con conseguente rischio di diminuire il valore degli *asset* gestiti da quest'ultima.

In particolare, il processo di vendita di tali impianti sarà organizzato secondo il seguente schema:

- entro quattro mesi prima del semestre di esposizione, GS/CS presenteranno una proposta scritta a NTV con indicazione del pacchetto proposto e delle relative condizioni economiche;
- entro tre mesi prima del semestre di esposizione, GS/CS dovranno ricevere l'eventuale conferma scritta da parte di NTV;
- la consegna della creatività da parte del cliente dovrà avvenire entro 30 gg. antecedenti l'uscita della campagna.

In relazione alla stazione di Torino Porta Susa, che non rientra attualmente nel perimetro di gestione commerciale di Grandi Stazioni o Centostazioni essendo gestita direttamente da RFI, è in corso il processo di selezione dell'impresa cui verrà affidata la gestione pubblicitaria (allo stato non sono presenti impianti pubblicitari in stazione).

Al riguardo, **RFI** si impegna a far sì che, anche con riferimento a tale stazione, l'aggiudicatario - ove individuato in tempo utile - rispetti i medesimi criteri di offerta di spazi pubblicitari definiti nel presente impegno.

Grandi Stazioni e Centostazioni si impegnano, inoltre, a fornire riscontro a eventuali ulteriori richieste di spazi pubblicitari formulate, direttamente da parte di NTV ovvero dell'agenzia incaricata, entro 30 giorni dalla ricezione delle stesse.

Resta fermo che l'impegno a riscontrare le richieste di NTV entro il suddetto termine non comporta alcuna garanzia di vendita degli spazi in conformità a quanto richiesto da NTV stessa in quanto, al di fuori del meccanismo di opzione, continueranno ad applicarsi logiche di mercato, con piena libertà negoziale dei gestori di stazione.

In considerazione della natura altamente competitiva e dinamica del mercato pubblicitario, la politica commerciale dei gestori di stazione non può infatti essere vincolata a vantaggio di un singolo inserzionista o di una specifica categoria di inserzionisti.

I prezzi degli spazi pubblicitari proposti a NTV saranno definiti sulla base delle ordinarie dinamiche dei mercati pubblicitari (senza discriminazione rispetto ad altre categorie di inserzionisti), partendo dai prezzi di listino e negoziando gli sconti in funzione delle normali variabili che determinano il valore del servizio, fra cui in particolare le stazioni interessate, la quantità di spazi, il tempo di occupazione, la tipologia di impianti, la visibilità, il tempo di contrattazione ed il periodo di esposizione.

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

Si ritiene che il *set* di ulteriori impegni relativi all'addebito *sub* B risulti idoneo ad elidere in radice i rischi competitivi ipotizzati nel provvedimento di avvio, in merito ad un presunto (ed invero insussistente) ostacolo all'ingresso di NTV sul mercato del trasporto passeggeri AV sotto forma di ostruzionismo e discriminazione nelle attività svolte nelle stazioni del *network* AV.

In particolare, attraverso l'impegno riportato *sub* B.1, il processo di collocazione/adeguamento della segnaletica di orientamento ai servizi delle IF che operano nell'AV, che sarà completato entro un termine certo e predefinito, continua a seguire criteri oggettivi e non discriminatori.

In sostanza, si assicura l'agevole identificazione all'interno delle stazioni dei servizi offerti dalle IF, escludendo la possibilità di comportamenti discriminatori o dilatori da parte di RFI o dei gestori delle stazioni.

Gli impegni di cui ai punti B.2.1 e B.2.2 garantiscono che anche il processo di assegnazione, contrattualizzazione e consegna delle aree di stazione per il posizionamento di *desk* informativi e biglietterie *self-service* sia improntato alla massima oggettività ed efficienza.

In particolare, in relazione ai *desk* informativi mobili - nonostante si tratti di strutture commerciali non riconducibili al novero dei servizi essenziali di stazione ai sensi della normativa di settore - si garantisce a ciascuna IF la disponibilità di un'area di stazione in cui svolgere tali attività, per di più sulla base di una tempistica celere e predefinita.

Anche con riguardo alle biglietterie *self-service* – che pure rappresentano un servizio ulteriore rispetto ai servizi tradizionali di biglietteria – si prevede un articolato processo che esclude radicalmente la possibilità di adottare strategie dilatorie e ostruzionistiche del tipo paventato nel Provvedimento di Avvio.

Infatti, l'introduzione di un termine massimo entro cui i gestori saranno tenuti a riscontrare le richieste di spazi formulate dalle IF, nonché la previsione di una specifica scansione temporale entro la quale ciascuna fase del processo (ivi incluse le valutazioni di sicurezza) dovrà concludersi, renderà quest'ultimo più rapido ed efficiente, ad esclusivo vantaggio dei vettori.

Ovviamente, il processo di individuazione ed assegnazione degli spazi per le suddette attività commerciali non potrà che continuare ad essere coerente rispetto alle esigenze prioritarie di garantire la sicurezza in stazione e di fornire un livello di servizio adeguato a tutta l'utenza, non solo quella dei servizi AV.

Infine, con l'impegno *sub* B.3 viene assicurata a NTV la possibilità di disporre - in via prioritaria e preferenziale rispetto agli altri inserzionisti - di un pacchetto di spazi pubblicitari.

La messa a disposizione di NTV di tale pacchetto, da opzionare con precedenza rispetto ad altri operatori, fornirà al vettore una garanzia di sicuro accesso alla pubblicità in stazione, consentendo di elidere in radice il rischio paventato di ingiustificate discriminazioni od ostruzionismi ai danni di NTV, ed al contrario supportandone l'attività pubblicitaria nella fase di inizio attività, pur in assenza di obblighi al riguardo ricavabili dalla normativa di settore o dal diritto della concorrenza.

In sintesi, le ulteriori misure presentate con il presente formulario – sia con riferimento alla segnaletica, sia con riguardo ai *desk* informativi ed alle biglietterie *self-service*, sia rispetto agli spazi pubblicitari – elidono il rischio di discriminazioni ed ostruzionismo per le attività in stazione di NTV paventate nel Provvedimento di Avvio.

Inoltre, le misure prefigurate introducono una procedura precisa e trasparente, governata da cogenti scadenze temporali, idonea a fornire maggiore certezza nei tempi e nelle modalità di risposta alle richieste dei terzi. In definitiva, le misure consentono di migliorare significativamente, a vantaggio di NTV e di altre imprese ferroviarie terze, le condizioni di segnaletica, assistenza alla clientela e servizi in stazione, introducendo strumenti di informazione trasparenti e neutrali, oltre a garanzie procedurali, nell'interesse della concorrenza e dell'utente finale.

C. INEFFICIENZE NELLA GESTIONE DELLE STAZIONI SERVITE DA NTV

Impegno di RFI

Con riguardo a tale ultimo profilo, nel provvedimento di avvio, l'AGCM richiama talune asserite inefficienze segnalate da NTV con riferimento alle stazioni di Salerno, Napoli C.le, Roma Ostiense, Roma Tiburtina, Milano P. G., Torino Lingotto e la nuova stazione AV sotterranea di Bologna. Si tratterebbe, nella specie, di taluni interventi infrastrutturali che, a dire dell'esponente, RFI avrebbe dovuto soddisfare, quali la costruzione e l'adeguamento di marciapiedi e ascensori, la riattivazione di *tapis roulant*, l'adeguamento di impianti per l'informazione dinamica e la realizzazione di percorsi utilizzabili dai carrelli.

Come già rappresentato all'Autorità nel corso dell'istruttoria del 26 luglio 2013, le fattispecie contestate dall'AGCM sono state oggetto di scrutinio da parte dell'URSF: sulla base delle allegazioni dell'impresa ferroviaria segnalante, l'URSF ha avviato un procedimento istruttorio (Proc. n. 135/5/URSF) volto ad accertare la sussistenza di un eventuale comportamento discriminatorio assunto da parte del Gestore dell'infrastruttura a danno dell'impresa NTV.

L'URSF, all'esito del procedimento, ha respinto il ricorso di NTV. Più specificamente, con riguardo agli interventi strutturali richiesti da NTV, l'URSF ha riconosciuto la

fondatezza delle argomentazioni fornite dal Gestore, in base alle quali l'implementazione delle soluzioni richieste non era realizzabile, in taluni casi, perché in contrasto con l'ottimale funzionalità degli impianti⁷ e, in altri, per mancanza della necessaria copertura finanziaria.

Per tali ragioni, l'URSF ha affermato come *“nessuna violazione possa essere imputata al Gestore stante l'attuale sistema di decisione e di finanziamento degli interventi sulle infrastrutture ferroviarie e che la conseguente condotta tenuta dal [Gestore] sia stata improntata alla trasparenza e non discriminazione”*.

La ricostruzione dianzi fornita dovrebbe condurre codesta Autorità a ritenere infondati i rilievi dedotti dall'impresa ferroviaria segnalante, affermando la piena trasparenza e correttezza dei comportamenti del Gestore.

Cionondimeno, al fine di consentire una rapida e positiva conclusione del procedimento, e senza pregiudizio delle posizioni già espresse in merito alla piena legittimità delle condotte oggetto di istruttoria, RFI considera di impegnarsi a realizzare la c.d. informazione dinamica (i.e.: pannelli informativi e relativo sistema di gestione per l'informativa circa il posizionamento delle carrozze) a servizio dei binari XVI e XVII della stazione di Milano Porta Garibaldi e dei binari XXIII e XXIV della stazione di Napoli Centrale.

Nel valutare la formulazione di tale impegno, RFI ha tenuto conto della circostanza che il completamento dell'informazione dinamica presso le stazioni di Milano Porta Garibaldi e Napoli Centrale mira soprattutto a garantire un miglioramento del servizio informativo all'utenza.

Si segnala che il costo medio per l'attrezzaggio di un marciapiede è di circa euro [25.000,00 – 400.000,00] e che, pertanto, l'impegno finanziario stimato per la realizzazione dell'intervento presso i quattro binari delle stazioni di Milano Porta Garibaldi e di Napoli Centrale è di euro [1.000.000,00 – 1.600.000,00] circa. Il reperimento di tale somma postula una parziale rimodulazione degli interventi per la realizzazione dei quali, allo stato, sono state impegnate le risorse del contratto di programma.

⁷ Ci si riferisce, tra gli altri, agli interventi richiesti presso:

- la **Stazione di Napoli Centrale**: (i) il ripristino del collegamento tra il fascio IF e la radice Sud della Stazione di Napoli Centrale genererebbe rilevanti interferenze di circolazione con conseguenti pesanti ricadute sulla regolarità dei servizi di carattere regionale; (ii) la realizzazione di un collegamento diretto tra il fascio IF e i binari 22/23 della Stazione, determinerebbe una riduzione del modulo (i.e.: lunghezza) dei binari interessati, con inevitabili ricadute in termini di minore fruibilità degli stessi;
- la **Stazione di Torino Lingotto**: l'utilizzo dei binari di circolazione collegati con il fascio platee, rispetto ai quali NTV ha richiesto l'innalzamento (h 55 cm) di almeno uno dei marciapiedi, pregiudicherebbe la regolarità della circolazione sull'intero nodo di Torino a causa delle interferenze con il servizio ferroviario metropolitano.

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

Gli interventi prefigurati sono idonei a far venir meno i rilievi formulati nel provvedimento di avvio, consentendo ad RFI – attraverso la realizzazione di interventi infrastrutturali principalmente rivolti all'utenza – di fornire un positivo e puntuale riscontro alle esigenze manifestate da NTV. Va peraltro sottolineato che quanto sopra prefigurato rappresenta un impegno particolarmente gravoso per il Gestore, in termini di onere economico e di impiego di risorse. In definitiva, si ritiene che l'impegno proposto risulti pienamente idoneo a consentire la positiva conclusione del procedimento, senza l'accertamento di alcuna infrazione, mediante una soluzione che è vantaggiosa per l'impresa denunciante e tale da elidere le preoccupazioni concorrenziali espresse dall'Autorità nel provvedimento di avvio.

* * *

Impegno di FS

Si precisa preliminarmente che il ruolo svolto da Ferrovie dello Stato Italiane, quale *holding* di un gruppo industriale, deve ritenersi legittimo ed ampiamente riconosciuto sia dalla normativa nazionale che comunitaria: in tal senso, la stessa Corte di Giustizia dell'Unione europea ha recentemente avallato la piena legittimità del modello organizzativo adottato dal Gruppo FS⁸.

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato Italiane, nonostante sia estranea a qualsiasi condotta idonea a realizzare una possibile violazione della normativa *antitrust* e non possa che assolvere al ruolo riconosciute dall'ordinamento giuridico, per ragioni di economia procedimentale e nell'ottica di eliminare ogni preoccupazione dell'Autorità, propone il seguente impegno ai sensi dell'art. 14-ter della l. n. 287/1990.

Ferrovie dello Stato Italiane, nella sua qualità di *holding* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, si impegna a favorire, nei limiti delle proprie attribuzioni, l'esecuzione degli impegni autonomamente proposti dalle società del Gruppo una volta che saranno resi obbligatori dall'Autorità. Resta inteso che dette attribuzioni saranno esercitate nei confronti di RFI in perfetta coerenza con le prerogative di autonomia ed indipendenza che la normativa vigente riserva al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale con specifico riferimento all'accesso all'infrastruttura ed all'individuazione del canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura stessa.

⁸ Cfr. da ultimo la sentenza della Corte di Giustizia del 3 ottobre 2013 nella causa C-369/11, *Commissione/Repubblica Italiana*, ed in particolare quanto rappresentato dalla Commissione europea (e riportato ai par. 25 e 72 della sentenza), in ottemperanza alle sentenze della Corte nelle cause C-555/10, C-556/10 e C-473/10.

* * *

MODIFICHE ACCESSORIE AGLI IMPEGNI

Il provvedimento dell'URSF 625 del 22 luglio 2013 si è limitato a constatare alcune criticità dell'attuale assetto regolamentare nazionale, relative in particolare al suo disallineamento rispetto a quello europeo. È solo rispetto a tali criticità che l'Ufficio ha infatti disposto l'adozione di taluni miglioramenti nella procedura di assegnazione delle tracce. In particolare, è stato prescritto a RFI di modificare il par. 4.4.2 del PIR relativo alla procedura di coordinamento, sottoponendolo alla prevista consultazione con tutti i soggetti interessati. Così come per le altre prescrizioni, RFI ha correttamente adempiuto a tale prescrizione provvedendo a rivisitare, nell'ambito del processo di aggiornamento del PIR (pubblicato in data 13 dicembre u.s.), le regole in materia "procedura di coordinamento"⁹.

Impegni di RFI

RFI si impegna a rinunciare alla riscossione di una somma pari a € [OMISSIS] - rispetto a complessivi € [OMISSIS] - quale importo riconducibile a penali dovute da NTV e relative alla mancata utilizzazione, per causa imputabile a NTV medesima, di tracce

⁹ Nella specie, il processo di coordinamento è stato emendato nei seguenti termini:

"4.4.2 Processo di coordinamento (aggiornamento dicembre 2013)

1. Nel caso di richieste configgenti, durante la fase di armonizzazione delle richieste di tracce, GI elabora il progetto orario ricorrendo, se necessario, ai margini di flessibilità nella misura massima di ± 15 minuti, tenendo, comunque, conto delle funzioni commerciali dei servizi (cadenzamento, caratteristiche prestazionali delle tracce, coincidenze).

2. Nel caso non risultasse possibile la definizione del progetto orario sulla base di quanto indicato al precedente punto 1), GI - tenendo conto di quanto indicato al paragrafo 4.4 n.1 e nell'ottica di conciliare tutte le richieste - è tenuto ad avviare la procedura di coordinamento per individuare, previa consultazione delle parti interessate (coinvolgendo, in caso tracce ricomprese in contratti di servizio pubblico, anche le Amministrazioni pubbliche committenti) soluzioni alternative da proporre alle IF interessate.

Trascorsi 10 giorni solari dalla proposta di GI, senza che siano ad esso pervenute motivate osservazioni e proposte di modifica, la stessa deve ritenersi accettata dalle IF interessate, salva la facoltà per le IF di adire gli organismi del paragrafo 4.4.4.

La procedura di coordinamento deve comunque concludersi:

- per i servizi nazionali:
 - entro 4 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione di cui al paragrafo 4.3.2;
 - entro 3 mesi dalla scadenza per la richiesta di tracce di cui al paragrafo 4.3.3;
- per i servizi internazionali:
 - entro 3 mesi dalla data di avvio del processo di allocazione di cui al paragrafo 4.3.2.

3. Nell'espletamento della procedura di coordinamento GI è tenuto ad operare in modo da assicurarne la coerenza degli esiti rispetto a quanto eventualmente stabilito da Accordi Quadro, e ad informare degli esiti della procedura anche il Richiedente titolare dell'Accordo Quadro, se diverso dall'IF che ha avanzato la richiesta delle tracce oggetto della procedura."

contrattualizzate per “corse prova” per il periodo antecedente all’attivazione del servizio commerciale (dall’1 gennaio 2012 fino al 27 aprile 2012).

In proposito, mette conto segnalare che l’impegno è assunto in via del tutto eccezionale da parte del Gestore, sull’assunto che quest’ulteriore misura possa in qualche modo contribuire ulteriormente ad “alleviare” gli oneri economici dell’impresa nuova entrante e rappresentare pertanto una ulteriore, comunque proporzionata, dimostrazione della portata ripristinatoria degli impegni presentati da RFI e dalle altre società del Gruppo FS.

Impegni di RFI, Grandi Stazioni e Centostazioni

Impegni attinenti agli spazi in stazione: desk informativi

La procedura prevedrà che RFI funga da punto di interfaccia unico nei rapporti con le IF richiedenti, anche in coerenza con quanto richiesto dalla Decisione URSF, che ha individuato in RFI il soggetto responsabile del coordinamento di tutto il processo di individuazione e assegnazione degli spazi in questione.

In tale ruolo, RFI procederà periodicamente ad effettuare (aggiornandola in occasione di ciascun cambio di orario ferroviario), per ciascuna stazione in cui sono attive almeno due IF con servizio passeggeri, una ricognizione in ordine al numero di aree disponibili e suscettibili di essere adibite alla collocazione di desk mobili di assistenza in modo compatibile con le valutazioni di sicurezza, acquisendo le opportune informazioni in ordine alla disponibilità di spazi dai gestori commerciali delle stazioni, e pubblicandone gli esiti. Ciò consentirà, fra l’altro, di anticipare una parte sostanziale delle valutazioni di sicurezza, riducendo considerevolmente la tempistica necessaria a valutare le successive istanze da parte delle IF, portando i tempi complessivi della procedura da 60 a 45 giorni (dalla richiesta della IF alla proposta di contrattualizzazione).

Le previsioni di cui all’impegno previsto al § **B.2.1, desk informativi**, vengono ulteriormente precisate nel senso seguente.

- in occasione di ciascun cambio orario ferroviario, RFI, acquisita ogni informazione necessaria in ordine alla disponibilità di spazi da Grandi Stazioni e Centostazioni, pubblicherà - sul proprio sito Internet, nonché nella prossima edizione (ovvero a partire dal dicembre 2014) del Prospetto Informativo della Rete - il numero aggiornato di aree disponibili ed idonee allo svolgimento di servizi di assistenza tramite desk mobili, per ciascuna stazione in cui sono o saranno prevedibilmente presenti almeno due IF con fermata commerciale per servizio di trasporto passeggeri AV (per tali intendendosi le stazioni in cui almeno due IF già svolgono il servizio passeggeri AV o si apprestano a lanciarlo in virtù di richiesta tracce formulata alla stessa RFI);

- ogni richiesta delle IF di assegnazione spazi per lo svolgimento di attività di assistenza alla clientela tramite desk mobili dovrà essere formulata, per qualsiasi stazione, a RFI, Direzione Commerciale ed Esercizio Rete (T0),
- entro 10 giorni dalla ricezione della richiesta, RFI indicherà alla IF richiedente ed al gestore commerciale della stazione il numero di aree cui la IF richiedente ha diritto (rispetto al totale delle aree già assegnate e da assegnare, come previamente pubblicate) tenuto conto del numero di treni di cui la stessa IF ha previsto l'esercizio nella stazione in questione al momento di formulazione della richiesta; l'individuazione del numero delle aree assegnabili all'IF richiedente avverrà secondo un criterio di ripartizione proporzionale rispetto al numero totale di treni medi/giorno in partenza/arrivo nella stazione delle IF richiedenti (T0+10);
- entro i successivi 15 giorni, previa convocazione della IF richiedente e del gestore commerciale della stazione, RFI procederà a svolgere un sopralluogo in stazione congiuntamente a tali soggetti per individuare concretamente le postazioni disponibili che soddisfino al meglio le esigenze della IF, tenuto conto della configurazione architettonica e funzionale delle stazioni, del relativo grado di occupazione e delle esigenze di sicurezza (T0+25);
- entro i successivi 10 giorni, RFI comunica all'IF ed al gestore commerciale della stazione le aree assegnate alla luce dell'esito dei sopralluoghi (T0+35);
- entro i successivi 10 giorni, il gestore commerciale della stazione invia alla IF la bozza contrattuale standard (T0+45).

La proposta sarà irrevocabile per i successivi 20 giorni, decorsi i quali in mancanza di accettazione da parte della IF, il gestore della stazione potrà disporre diversamente dello spazio.

La consegna dell'area verrà completata nei 5 giorni successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore.

Saranno in ogni caso riservate a NTV - così come ad ogni altra IF con servizio passeggeri - spazi idonei a collocare almeno 2 desk mobili per attività di assistenza alla clientela, per ciascuna stazione in cui effettua fermate commerciali ("**Aree Minime Garantite**").

Le Aree Minime Garantite verranno individuate nelle zone più idonee allo svolgimento delle attività di assistenza tramite desk mobili, se del caso richiedendo anche la turnazione dei desk delle IF nei pressi dei binari di arrivo/partenza dei treni AV a seconda dell'orario di arrivo/partenza dei rispettivi treni, ferma restando l'applicabilità delle regole stabilite da RFI a presidio della sicurezza e del decoro delle stazioni (ad esempio, divieti di collocare desk in atrio ovvero nei marciapiedi laterali ai binari, applicabili ovviamente a tutte le IF).

Con riguardo al rafforzamento dell'impegno – che prevede una riserva specifica di spazi – le parti si riservano la possibilità di richiedere all'AGCM modifiche/revisioni dello stesso, laddove ciò si renda opportuno alla luce di significative evoluzioni normative o di mercato (e.g. mutamenti significativi del numero di IF con servizio passeggeri attive sul mercato italiano, recepimento in Italia della Direttiva 2012/34/UE, c.d. “Recast”, interventi sul tema della gestione degli spazi in stazione da parte dell'URSF o dell'Autorità dei Trasporti, mutamenti nell'assetto proprietario/organizzativo dei gestori di stazione e dei connessi rapporti con RFI).

Impegni attinenti agli spazi in stazione: biglietterie self-service

La procedura prevedrà che RFI funga da punto di interfaccia unico nei rapporti con le IF richiedenti, anche in coerenza con quanto richiesto dalla Decisione URSF, che ha individuato in RFI il soggetto responsabile del coordinamento di tutto il processo di individuazione e assegnazione degli spazi in questione.

In tale ruolo, RFI procederà periodicamente ad effettuare (aggiornandola in occasione di ciascun cambio di orario ferroviario), per ciascuna stazione in cui sono attive almeno due IF con servizio passeggeri, una ricognizione in ordine al numero di aree disponibili e suscettibili di essere adibite alla collocazione di biglietterie self-service in modo compatibile con le valutazioni di sicurezza, acquisendo le opportune informazioni in ordine alla disponibilità di spazi dai gestori commerciali delle stazioni, e pubblicandone gli esiti. Ciò consentirà, fra l'altro, di anticipare una parte sostanziale delle valutazioni di sicurezza, riducendo considerevolmente la tempistica necessaria a valutare le successive istanze da parte delle IF, portando i tempi complessivi della procedura da 60 a 45 giorni (dalla richiesta della IF alla proposta di contrattualizzazione).

Le previsioni di cui all'impegno previsto al § **B.2.2, biglietterie self service (“BSS”)**, vengono ulteriormente precisate nel senso seguente.

La procedura di cui all'impegno in questione viene specificata ed abbreviata come segue:

- in occasione di ciascun cambio orario ferroviario, RFI, acquisita ogni informazione necessaria in ordine alla disponibilità di spazi da Grandi Stazioni e Centostazioni, pubblicherà - sul proprio sito internet, nonché nella prossima edizione (ovvero a partire dal dicembre 2014) del Prospetto Informativo della Rete - il numero aggiornato di aree disponibili ed idonee alla collocazione di BSS per ciascuna stazione in cui sono o saranno prevedibilmente presenti almeno due IF con fermata commerciale per servizio di trasporto passeggeri AV (per tali intendendosi le stazioni in cui almeno due IF già svolgono il servizio passeggeri AV o si apprestano a lanciarlo in virtù di richiesta tracce formulata alla stessa RFI);

- ogni richiesta delle IF di assegnazione spazi per la collocazione di BSS dovrà essere formulata, per qualsiasi stazione, a RFI, Direzione Commerciale ed Esercizio Rete (T0),
- entro 10 giorni dalla ricezione della richiesta, RFI indicherà alla IF richiedente ed al gestore commerciale della stazione il numero di aree cui la IF richiedente ha diritto (rispetto al totale delle aree già assegnate e da assegnare, come previamente pubblicate). L'individuazione del numero delle aree assegnabili all'IF richiedente avverrà secondo un criterio che prevede una ripartizione degli spazi proporzionale al numero totale di treni medi/giorno in partenza/arrivo nella stazione per tipologia di traffico (i.e. BSS per traffico locale/regionale, medio/lunga percorrenza, AV), e poi – con riferimento a ciascuna tipologia di traffico - l'ulteriore suddivisione sulla base del numero di treni dell'IF richiedente con fermata passeggeri in stazione (T0+10);
- entro i successivi 15 giorni, previa convocazione della IF richiedente e del gestore commerciale della stazione, RFI procederà a svolgere un sopralluogo in stazione congiuntamente a tali soggetti per individuare concretamente le postazioni disponibili che soddisfino al meglio le esigenze della IF, tenuto conto della configurazione architettonica e funzionale delle stazioni, del relativo grado di occupazione e delle esigenze di sicurezza (T0+25);
- entro i successivi 10 giorni, RFI comunica all'IF ed al gestore commerciale della stazione le aree assegnate alla luce dell'esito dei sopralluoghi (T0+35);
- entro i successivi 10 giorni, il gestore commerciale della stazione invia alla IF la bozza contrattuale standard (T0+45).

La proposta sarà irrevocabile per i successivi 20 giorni, decorsi i quali in mancanza di accettazione da parte della IF, il gestore della stazione potrà disporre diversamente dello spazio.

La consegna dell'area verrà completata nei 5 giorni successivi alla sottoscrizione del contratto da parte della IF, salvo il caso in cui oggettivi e specifici impedimenti tecnici (e.g. necessità di lavori di adeguamento) richiedano un tempo superiore.

Saranno in ogni caso riservate a NTV (così come ad ogni altra IF con servizio passeggeri) spazi idonei a collocare almeno 2 BSS, per ciascuna stazione in cui effettua fermate commerciali ("**Aree Minime Garantite**").

Le Aree Minime Garantite saranno collocati nelle aree di stazione di maggiore visibilità, i.e. maggiormente esposte ai flussi viaggiatori.

Con riguardo al rafforzamento dell'impegno – che prevede una riserva specifica di spazi – le parti si riservano la possibilità di richiedere all'AGCM modifiche/revisioni dello stesso, laddove ciò si renda opportuno alla luce di significative evoluzioni normative o di mercato (e.g. mutamenti significativi del numero di IF con servizio passeggeri attive sul mercato

italiano, recepimento in Italia della Direttiva 2012/34/UE, c.d. “Recast”, interventi sul tema della gestione degli spazi in stazione da parte dell’URSF o dell’Autorità dei Trasporti, mutamenti nell’assetto proprietario/organizzativo dei gestori di stazione e dei connessi rapporti con RFI).

Impegni attinenti all’offerta di spazi pubblicitari

La durata dell’impegno di cui al § **B.3, offerta di spazi pubblicitari**, è estesa, con riguardo ai pacchetti di cui agli Allegati **4** e **5**, da 6 a 18 mesi.

Per i pacchetti di cui all’Allegato **4-bis** (stazioni di Roma Termini e Milano Centrale) continua ad applicarsi la durata originariamente prevista.

Si precisa che l’offerta in opzione dei suddetti pacchetti sarà pienamente disaggregabile sia per stazione, sia per tipologia di impianto, secondo le libere scelte commerciali di NTV.

I termini del processo di vendita dei suddetti pacchetti sono rivisti come segue:

- entro quattro mesi prima del semestre di esposizione, Grandi Stazioni e Centostazioni presenteranno una proposta scritta a NTV con indicazione del pacchetto proposto e delle relative condizioni economiche;
- entro 60 giorni prima del semestre di esposizione, Grandi Stazioni e Centostazioni dovranno ricevere l’eventuale conferma scritta da parte di NTV;
- la consegna della creatività da parte del cliente dovrà avvenire entro 20 gg. antecedenti l’uscita della campagna.

Inoltre, Grandi Stazioni e Centostazioni si impegnano a fornire un riscontro a ogni eventuale richiesta di spazi pubblicitari formulata da ogni impresa ferroviaria entro 20 giorni dalla ricezione della stessa.

* * *

In definitiva, si ritiene che gli impegni proposti siano idonei a consentire una definizione del procedimento ai sensi dell’art. 14-ter della Legge n. 287/90, costituendo una soluzione che risponde pienamente alle preoccupazioni espresse dall’Autorità in sede di avvio dell’istruttoria oggetto del presente procedimento.

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 10 settembre 2013.

Canoni d'uso dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Viste le Direttive Europee 440/1991/CEE, 18/1995/CE, 12/2001/CE, 13/2001/CE, 14/2001/CE e 34/2012 UE;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003 n. 188, recante l'attuazione delle direttive 12/2001/CE, 13/2001/CE e 14/2001/CE in materia ferroviaria e s.m.i.;

Vista la delibera CIPE del 5 novembre 1999, n. 180, recante «Canone di pedaggio per l'accesso alla rete infrastrutturale ferroviaria»;

Visto il decreto del Ministro 21 marzo 2000 n. 43/T concernente «Criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria»;

Visto il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 15 luglio 2003, n. 29/T relativo all'adeguamento al tasso di inflazione programmato per l'anno 2003;

Visto l'art. 1, comma 970 della legge 27 dicembre 2006, n. 296 che, per le linee AV, ha stabilito l'adeguamento in misura non inferiore al 2 per cento annuo dei pedaggi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura;

Vista la delibera CIPE 31 gennaio 2003, n. 2 - come integrata con la delibera 25 luglio 2003, n. 24, e con la delibera 5 dicembre 2003, n. 114 - con la quale il Comitato ha preso atto delle modalità di attuazione dell'art. 75 della Legge n. 289/2002 prospettate nel dossier di valutazione economico-finanziaria del «sistema alta velocità/alta capacità» sull'asse Torino-Milano-Napoli;

Vista la delibera CIPE 18 marzo 2005 n. 001 con la quale è stato approvato l'aggiornamento del dossier di valutazione economico-finanziaria relativo alla linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli contenente in particolare il canone che le imprese ferroviarie sono tenute a corrispondere al gestore dell'infrastruttura per l'utilizzazione delle linee stesse;

Visto il decreto ministeriale 18 agosto 2006 del Ministro dei trasporti, con il quale sono state apportate modifiche agli allegati tecnici ed economici del citato decreto ministeriale 43/T/2003, in relazione all'intervenuta evoluzione della rete ferroviaria, con l'apertura delle tratte AV Torino-Novara e Roma - Gricignano.

Vista la legge 22 dicembre 2011, n. 214, modificata con legge 24 marzo 2012, n. 27, che all'art. 36 istituisce l'Autorità di Regolazione dei trasporti, la quale assume, fra l'altro, il compito di determinazione dei criteri per la fissazione dei pedaggi di accesso all'infrastruttura ferroviaria;

Visto l'art. 24 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito in Legge 9 agosto 2013, n. 98, che ha apportato alcune modifiche all'art. 17 del decreto legislativo n. 188/2003, sulla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria;

Considerato che, successivamente all'emanazione del citato decreto ministeriale del 18 luglio 2006, sono state aperte all'esercizio ulteriori tratte della rete AV Torino-Milano-Napoli;

Considerato che occorre promuovere la concorrenza, eliminando le eventuali barriere all'accesso all'infrastruttura, con l'obiettivo di incrementare il traffico ferroviario, nell'ottica dello sviluppo sostenibile del sistema dei trasporti del Paese;

Considerato che a seguito dell'estensione dell'utilizzo della rete AV, i risultati di esercizio del gestore dell'infrastruttura, relativamente al bilancio consolidato 2010 e 2011 ed alle previsioni di bilancio 2012 e 2013, evidenziano un utile crescente;

Considerato, in particolare, che dai dati contabili sopra richiamati, si rileva un introito da circolazione stabilmente superiore al risultato di esercizio, al netto delle voci di costo che le vigenti disposizioni contenute nel decreto legislativo n. 188/2003, pongono a carico del Gestore dell'infrastruttura;

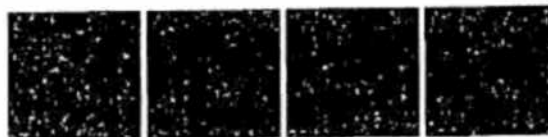
Considerato che ai sensi dell'art. 15 comma 1 del citato decreto legislativo n. 188/03 i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni e delle eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi pubblici definiti nel contratto di programma, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro;

Considerato che quota parte di detto utile debba comunque essere destinato a contribuire ad alcuni oneri di gestione, rivenienti da obbligazioni preesistenti sia in tema di investimenti, che di attività di manutenzione;

Considerato, peraltro, che il margine esistente consente una riduzione del pedaggio della rete AV, utile ai fini di un riequilibrio degli oneri a carico delle imprese ferroviarie;

Considerato che, nelle more del recepimento della Direttiva 34/2012 UE, con il quale verrà attuato un nuovo sistema di regole per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, è vigente il disposto dell'art. 24 della citata legge 9 agosto 2013, n. 98, che ha reso la previsione dell'art. 17 comma 1 del decreto legislativo n. 188/2003, maggiormente coerente con i principi comunitari, in termini di autonomia del Gestore dell'infrastruttura nella determinazione del pedaggio;

Considerato che è competenza della citata Autorità di regolazione dei trasporti, nell'ambito delle proprie attribuzioni, definire compiutamente la complessiva disciplina per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, anche attraverso le previste indagini conoscitive, ai sensi dell'art. 37 della citata Legge del 24 marzo 2012, n. 27;



Vista la nota n. 0000913 del 6 settembre 2013, con la quale il Gestore dell'infrastruttura ha definito e proposto l'aggiornamento del valore del pedaggio sulla rete AV;

Ritenuto, in base alle considerazioni che precedono - nelle more delle determinazioni che a regime assumerà la citata Autorità di regolazione dei trasporti - necessario intervenire sul valore del pedaggio delle sole linee AV, al fine di renderlo coerente con la realtà operativa esistente, in relazione allo sviluppo della rete e del traffico ferroviario;

Sentito il Ministero dell'economia e delle finanze.

Decreta:

Ai sensi dell'art. 24 della Legge 9 agosto 2013, n. 98, è approvata la proposta del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, di cui alla nota n. 0000913 del 6 settembre 2013 citata in premessa, che definisce nella misura del 15% la riduzione da applicare, a decorrere dalla data del presente decreto, sul valore del pedaggio di 14,7752 €/km, sulle linee bidirezionali AV di seguito indicate:

tratta Torino Stura origine AV - Milano Certosa, km 126;

tratta Milano Rogoredo - Bologna Centrale, km 205;

tratta Bologna Centrale - Firenze Castello, km 86

tratta Roma Prenestina - deviatore esterno Napoli Centrale, km 217.

Roma, 10 settembre 2013

Il Ministro: LUP

13A07514

MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

DECRETO 7 agosto 2013.

Approvazione della graduatoria inerente i progetti presentati nell'ambito del Bando misura 2.3 FEP, di cui al decreto 14 maggio 2012, recante: «Investimenti nei settori della trasformazione e della commercializzazione di cui agli articoli 34 e 35 del Reg. (CE) 1198/2006, per il finanziamento di interventi multi regionali nelle Regioni fuori convergenza».

IL DIRETTORE GENERALE
DELLA PESCA MARITTIMA E DELL'ACQUACOLTURA

Visto il Regolamento (CE) n. 1198/2006 del Consiglio del 27 luglio 2006 relativo al Fondo europeo per la pesca;

Visto il Regolamento (CE) n. 498/2007 della Commissione del 26 marzo 2007 recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1198/2006 del Consiglio relativo al Fondo europeo per la pesca;

Visto il vademecum FEP della Commissione della comunità europea del 26 marzo 2007;

Vista la Decisione della Commissione europea C(2010) 7914 dell'11 novembre 2010 che ha approvato il Programma operativo revisionato inerente l'intervento comunitario del Fondo europeo per la pesca in Italia per il periodo di programmazione 2007/2013;

Visto il documento «Linee guida per la determinazione delle spese ammissibili del programma FEP 2007-2013»;

Visto il decreto direttoriale n. 13 del 21 aprile 2010 con il quale è stato approvato il Manuale delle procedure e dei controlli dell'Autorità di Gestione;

Vista la modifica dell'art. 3 dell'Accordo Multiregionale, approvata nella seduta del 22 febbraio 2012 della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano;

Visto il decreto in data 14 maggio 2012 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 30 luglio 2012 recante «Investimenti nei settori della trasformazione e della commercializzazione di cui agli articoli 34 e 35 del Reg. 1198/2006 per il finanziamento di interventi multi regionali nelle Regioni fuori convergenza»;

Visto il decreto n. 214 in data 31 ottobre 2012 con il quale è stata nominata la Commissione di valutazione dei progetti presentati a valere sulla misura 2.3 - Trasformazione e commercializzazione dei prodotti ittici del Reg. CE 1198/2006;

Visti i verbali della Commissione in data 21 marzo 2013 e 23 maggio 2013;

Visto il verbale in data 18 giugno 2013, trasmesso con nota n. 12051, nel quale è stata indicata la graduatoria provvisoria;

Ritenuto opportuno definire le riserve avanzate dalla citata Commissione con appositi provvedimenti individuali;

Visto l'art. 10, comma 4 del citato decreto 14 maggio 2012 secondo cui le istanze valutate positivamente sono inserite in una graduatoria adottata con decreto del Direttore generale e pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sul sito del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali;

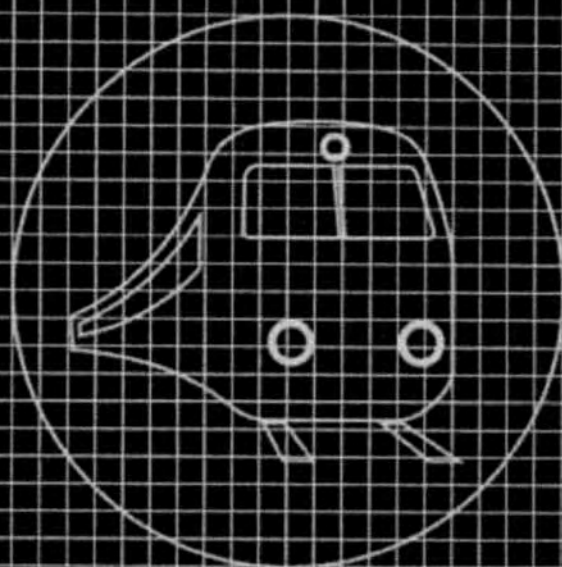
Decreta:

Art. 1.

1. Ai sensi del decreto 14 maggio 2012 pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 30 luglio 2012 recante «Investimenti nei settori della trasformazione e della commercializzazione di cui agli articoli 34 e 35 del Reg. 1198/2006 per il finanziamento di interventi multi regionali nelle Regioni fuori convergenza» è adottata la seguente graduatoria:



Progetto di variante al sistema segnaletico



**Direzione Centrale Comunicazione Esterna di Gruppo
Pubblicità, Brand e Corporate Image**

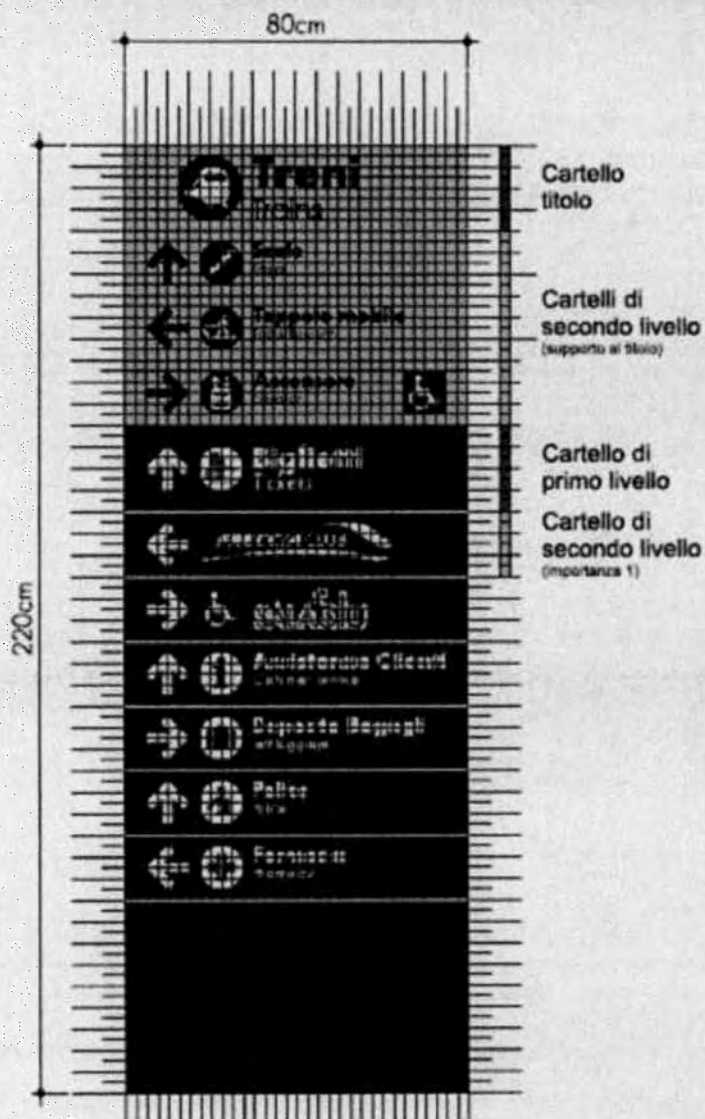
07 novembre 2012

FASCIA DI DIREZIONE

60cm	Binari Platforms 3-8	Uscita Exit
	Servizi Toilets	Biglietti Tickets
	Polfer Police	Assistenza Clienti Customer Service
	Sala d'attesa Lounge	Informazioni Information

TOTEM

Pannelli murali e TOTEM "tipo" in ingresso (stazioni su più livelli)



TORINO PORTA SUSÀ



ROMA OSTIENSE



PROPOSTA OPZIONE SPAZI PUBBLICITARI GRANDI STAZIONI

GRANDI STAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

Proposta di comunicazione nelle Stazioni di:

Venezia SL,
Venezia Mestre,
Bologna Cle,
Firenze SMN,
Napoli Cle,

Roma Tiburtina,

estensione della proposta al momento della eventuale disponibilità dei medesimi impianti a quelli della presente offerta

Circuito Scroller AV

Il Circuito Scroller AV è
composto da impianti mono e
bifacciali backlight di dimensioni
1,20 mt x 1,80 mt posti sui Moli
Alta Velocità



La modalità "Scroller" prevede la
rotazione di più soggetti (un
Soggetto per ogni Cliente, fino ad
un massimo di 5 Soggetti/Clienti
diversi per impianto)

Circuito Scroller AV **OFFERTA di COMUNICAZIONE**

Validità: semestrale

Periodo di pianificazione: 14gg (e multipli di 14gg)

Stazioni proposte : Venezia Santa Lucia

Venezia Mestre

Bologna Centrale

Firenze Santa Maria Novella

Napoli Centrale

Dettaglio Circuito:

Scroller Venezia SL n. 12 impianti

Scroller Mestre n. 8 impianti

Scroller Bologna Cle n.8 impianti

Scroller Firenze SMN n. 11 impianti

Scroller Napoli Cle n. 12 impianti



GRANDI STAZIONI S.p.A.
Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

CUBI

I cubi sono impianti pubblicitari quadrifacciali di dimensioni 2 mt x 2mt e retroilluminati.



I cubi sono dedicati ad un solo cliente per volta, e consentono l'esposizione sulle 4 facce anche di campagne multisoggetto.

CUBI OFFERTA di COMUNICAZIONE

Validità: semestrale

Periodo di pianificazione: 14gg (e multipli di 14gg)

**Stazioni proposte : Firenze Santa Maria Novella
Napoli Centrale**

Dettaglio Circuito:

Firenze SMN n. 1 impianto

Napoli Cle n. 1 impianto



TOTEM

I totem sono impianti pubblicitari quadrifacciali di dimensioni 2 mt x 6mt e retroilluminati.



I totem sono dedicati ad un solo cliente per volta, e consentono l'esposizione sulle 4 facce anche di campagne multisoggetto.

Totem OFFERTA di COMUNICAZIONE

Validità: semestrale

Periodo di pianificazione: 14gg (e multipli di 14gg)

Stazioni proposte : Venezia Mestre

Bologna Centrale

Dettaglio Circuito:

Venezia Mestre n. 1 impianto

Bologna Cle n. 1 impianto



Venezia S.Lucia L'Atrio

Validità: semestrale

Periodo di pianificazione: 14gg (e multipli di 14gg)

Stazioni proposte : Venezia Santa Lucia

Dettaglio Circuito:

Venezia Santa Lucia n° 1 impianto Frontlight



Presidio di una superficie pari a 12mq :

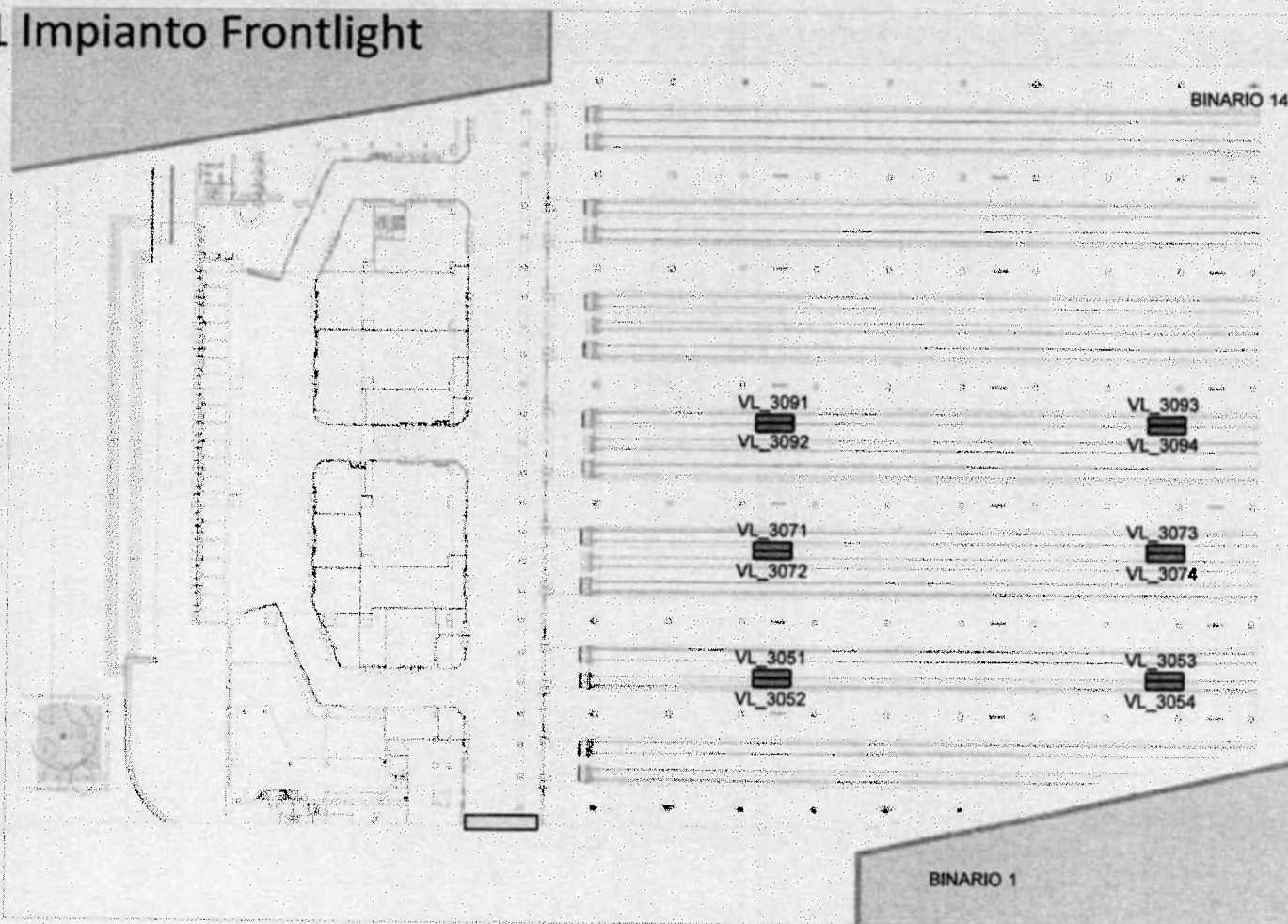
n. 1 impianto frontlight con dimensione
6x2mt

GRANDISTAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

VENEZIA SL-

n° 12 SCROLLER Binari AV

n°1 Impianto Frontlight



Legenda

— Scroller

□ Frontlight

GRANDISTAZIONI S.p.A
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

VENEZIA MESTRE –
n° 8 SCROLLER Binari AV
n°1 TOTEM

Legenda

— Scroller

■ Totem

BIN 2

BIN 3

BIN 4

BIN 5

BIN 6

BIN 7

BIN 8

BIN 9

VM_304

4

VM_304

3

VM_306

4

VM_306

3

BINARIO 2

BINARIO 3

BINARIO 4

BINARIO 5

BINARIO 6

BINARIO 7

BINARIO 8

BINARIO 9

VM_304

2

VM_304

1

VM_306

2

VM_306

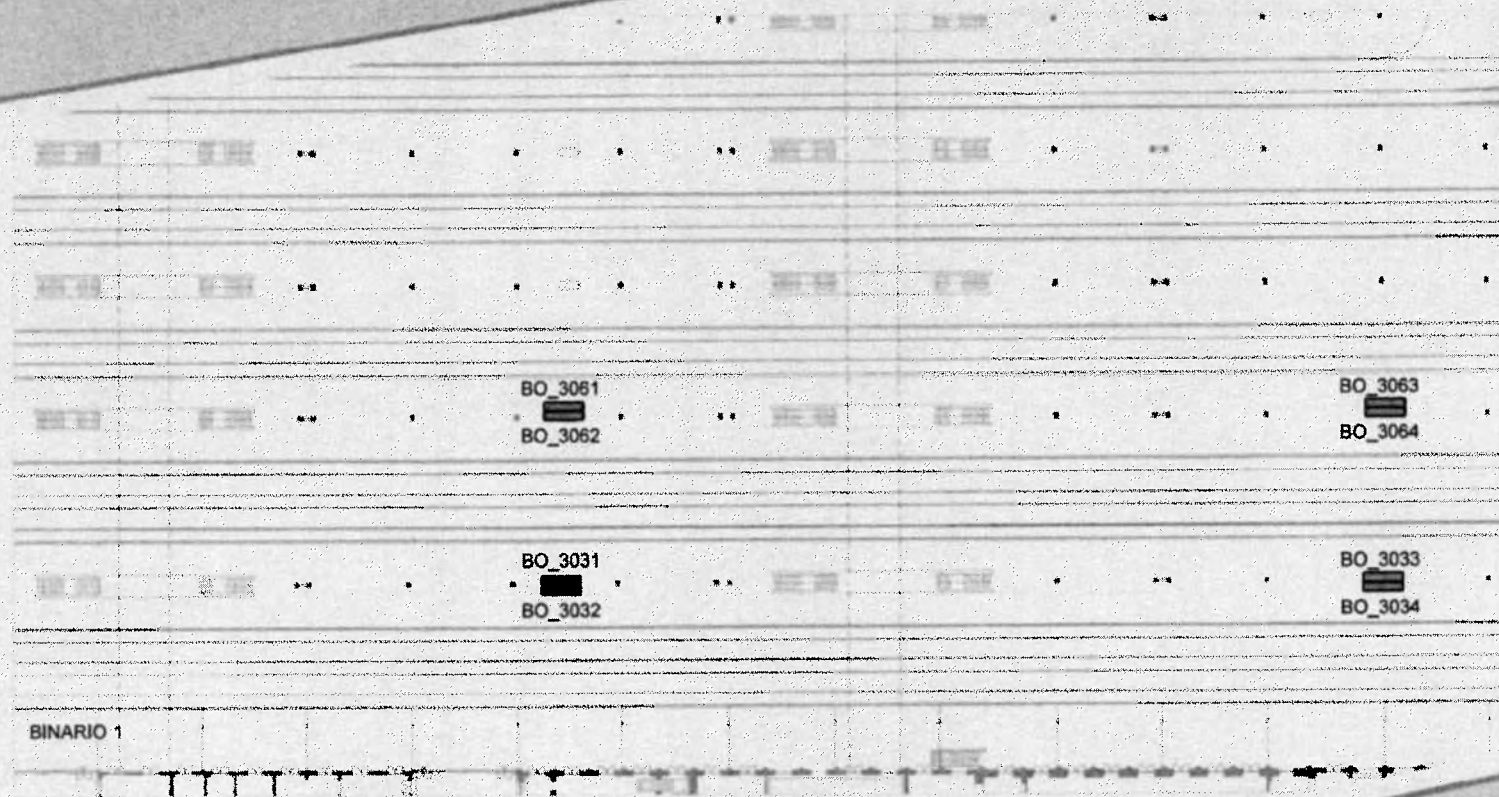
1

GRANDI STAZIONI S.p.A
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

BOLOGNA- n°8 SCROLLER Binari AV

Legenda

— Scroller

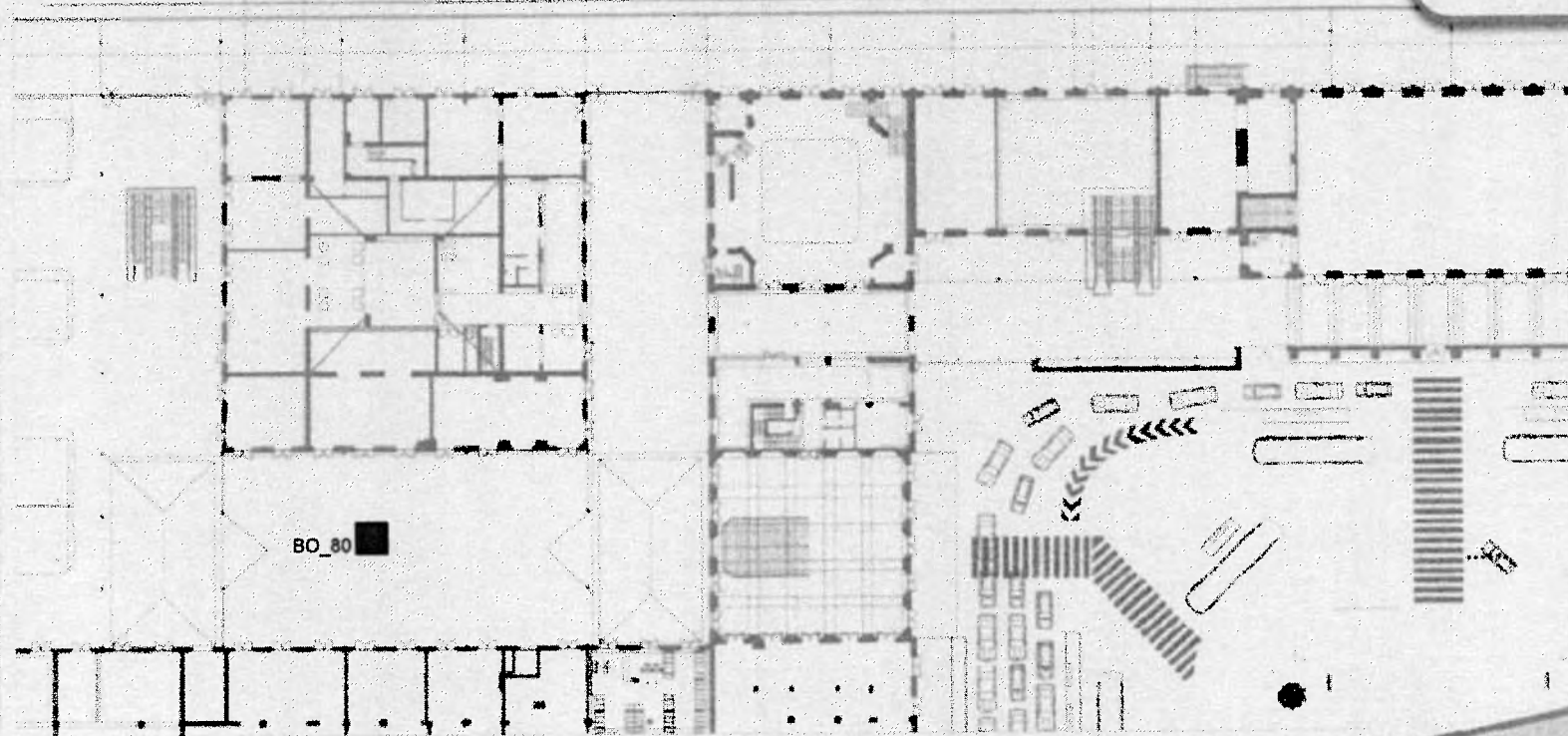


GRANDI STAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Baffaglia

BOLOGNA Centrale - n°1 Totem

Legenda

■ Totem

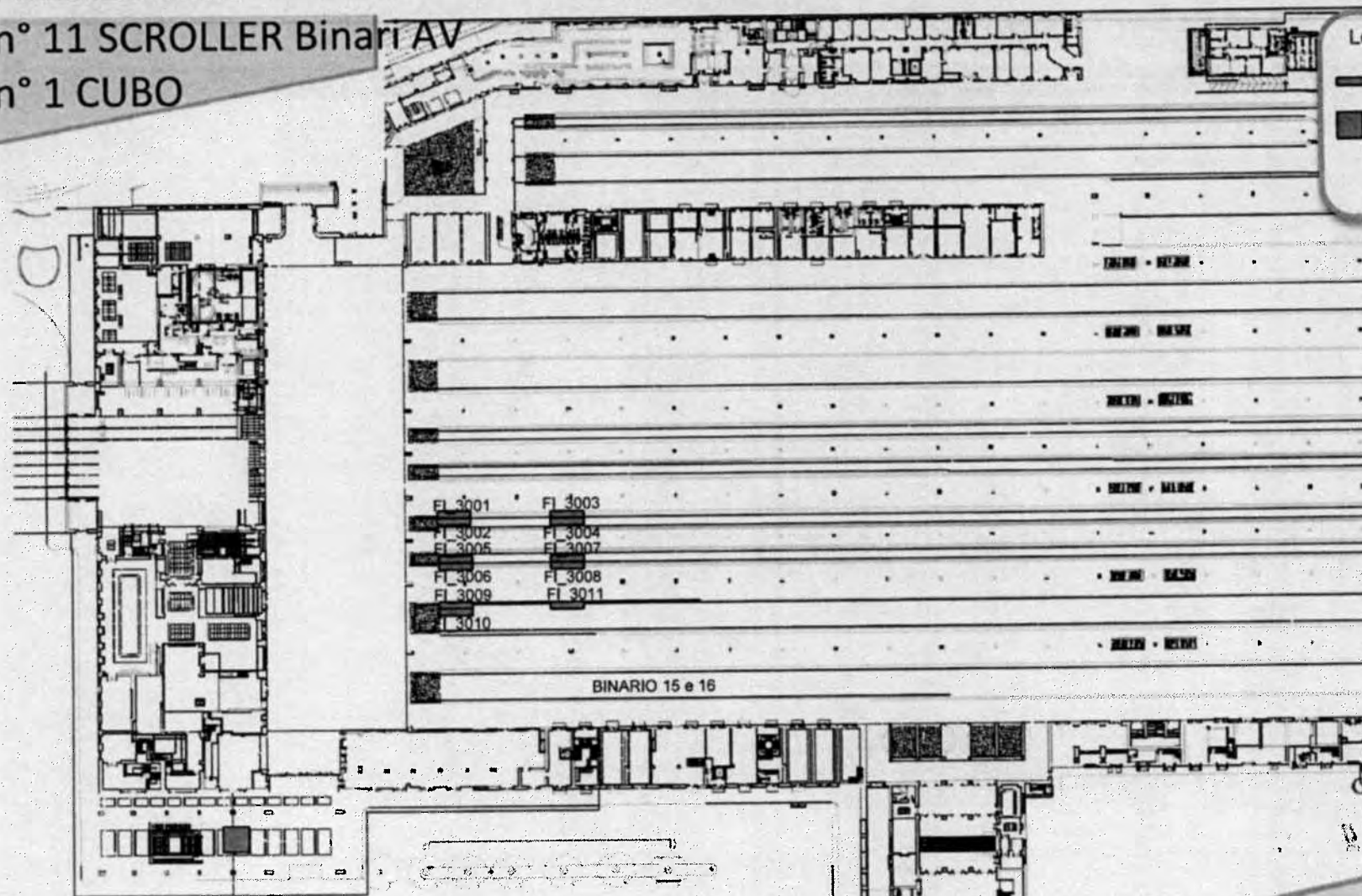


GRANDI STAZIONI S.p.A
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Barlaggia

FIRENZE SMN

n° 11 SCROLLER Binari AV

n° 1 CUBO



GRANDI STAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

NAPOLI Centrale

n° 12 SCROLLER Binari AV

n°1 CUBO

BINARIO 24

NA_3232
NA_3233

NA_3234
NA_3231

NA_3192
NA_3193

NA_3194
NA_3191

NA_3174
NA_3173
NA_3164

NA_3172
NA_3171
NA_3162

Legenda

-  Scroller
-  Cubo

BINARIO 5

GRANDI STAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

PROPOSTA OPZIONE SPAZI PUBBLICITARI GRANDI STAZIONI

Offerta di comunicazione sulle Stazioni di:

- Milano Centrale
- Roma Termini

Circuito Scroller AV

Il Circuito Scroller AV è
composto da impianti mono e
bifacciali backlight di dimensioni
1,20 mt x1,80 mt posti sui Moli
Alta Velocità



La modalità "Scroller" prevede la
rotazione di più soggetti (un
Soggetto per ogni Cliente, fino ad
un massimo di 5 Soggetti/Clienti
diversi per impianto)

GRANDI STAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

A1. Scroller Binari AV

OFFERTA di COMUNICAZIONE

Roma e Milano

Validità: semestrale**Periodo di pianificazione: 14gg (e multipli di 14gg)**

Stazioni coinvolte: Roma Termini

Milano Centrale

Dettaglio Circuito:

Scroller Roma Termini n. 12 impianti

Scroller Milano Centrale n. 14 impianti

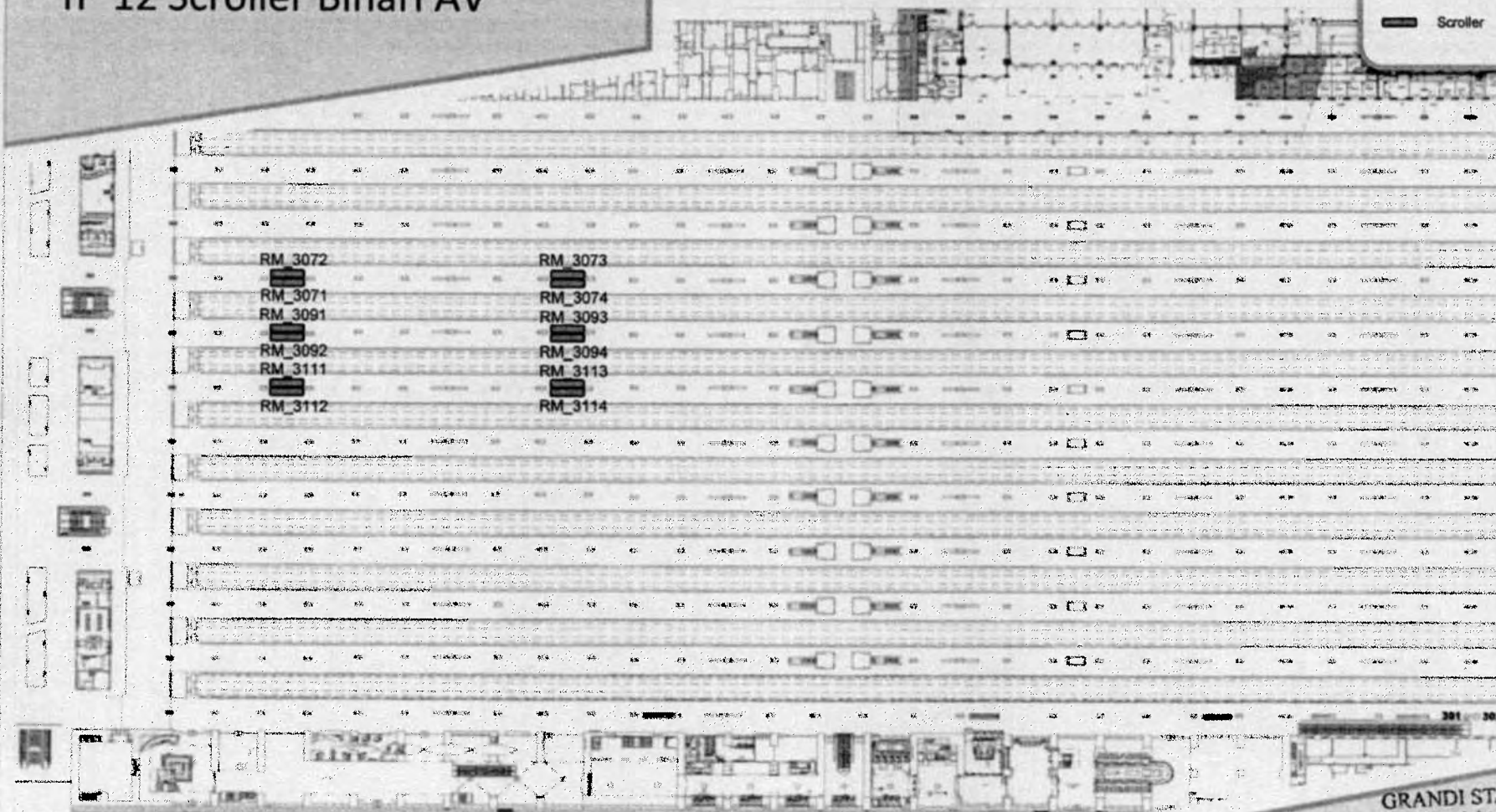


GRANDI STAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

Roma Termini – n° 12 Scroller Binari AV

Legenda

Scroller

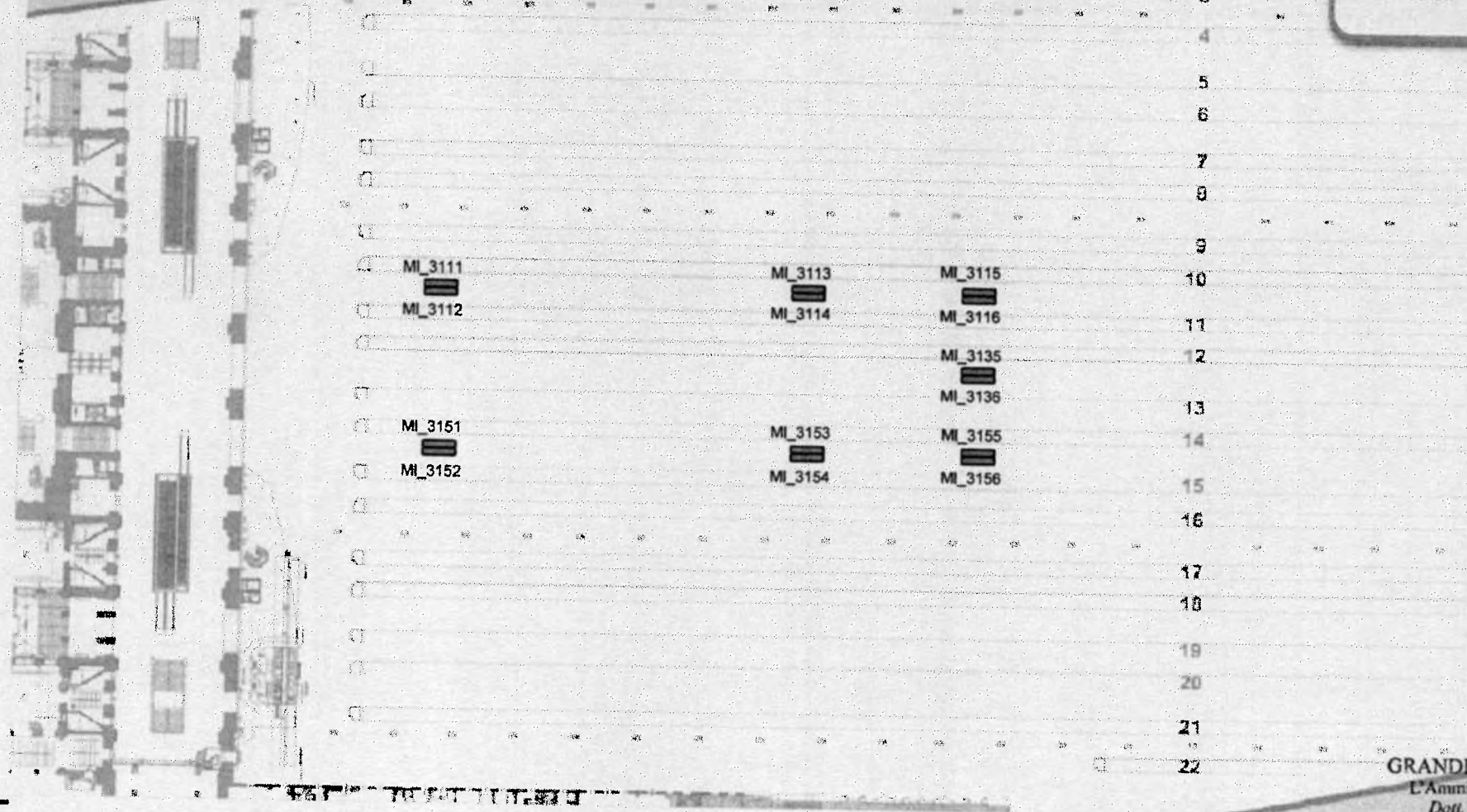


GRANDI STAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato
Dott. Fabio Battaglia

Milano Centrale – n° 14 Scroller Binari AV

Legenda

Scroller





Ipotesi di Piano di Comunicazione Pacchetto Base

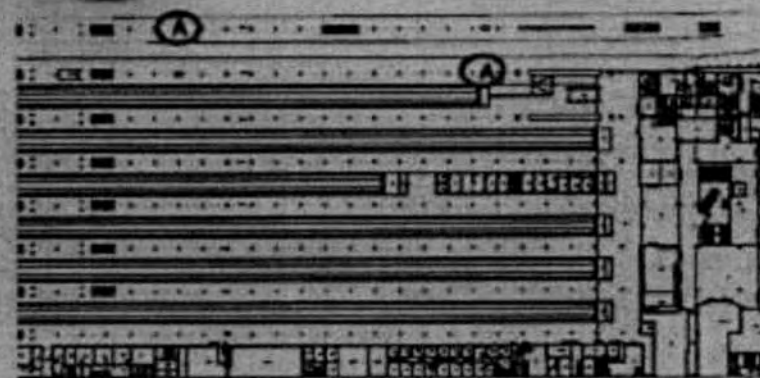
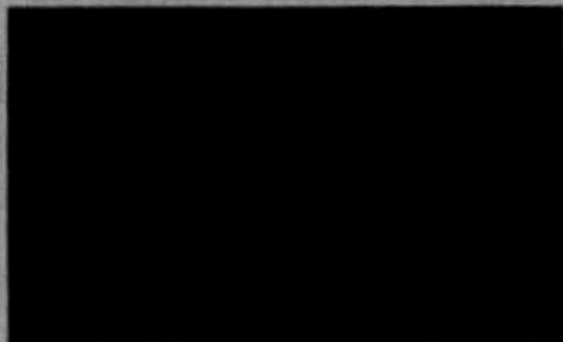
CENTOSTAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato

[Handwritten signature]

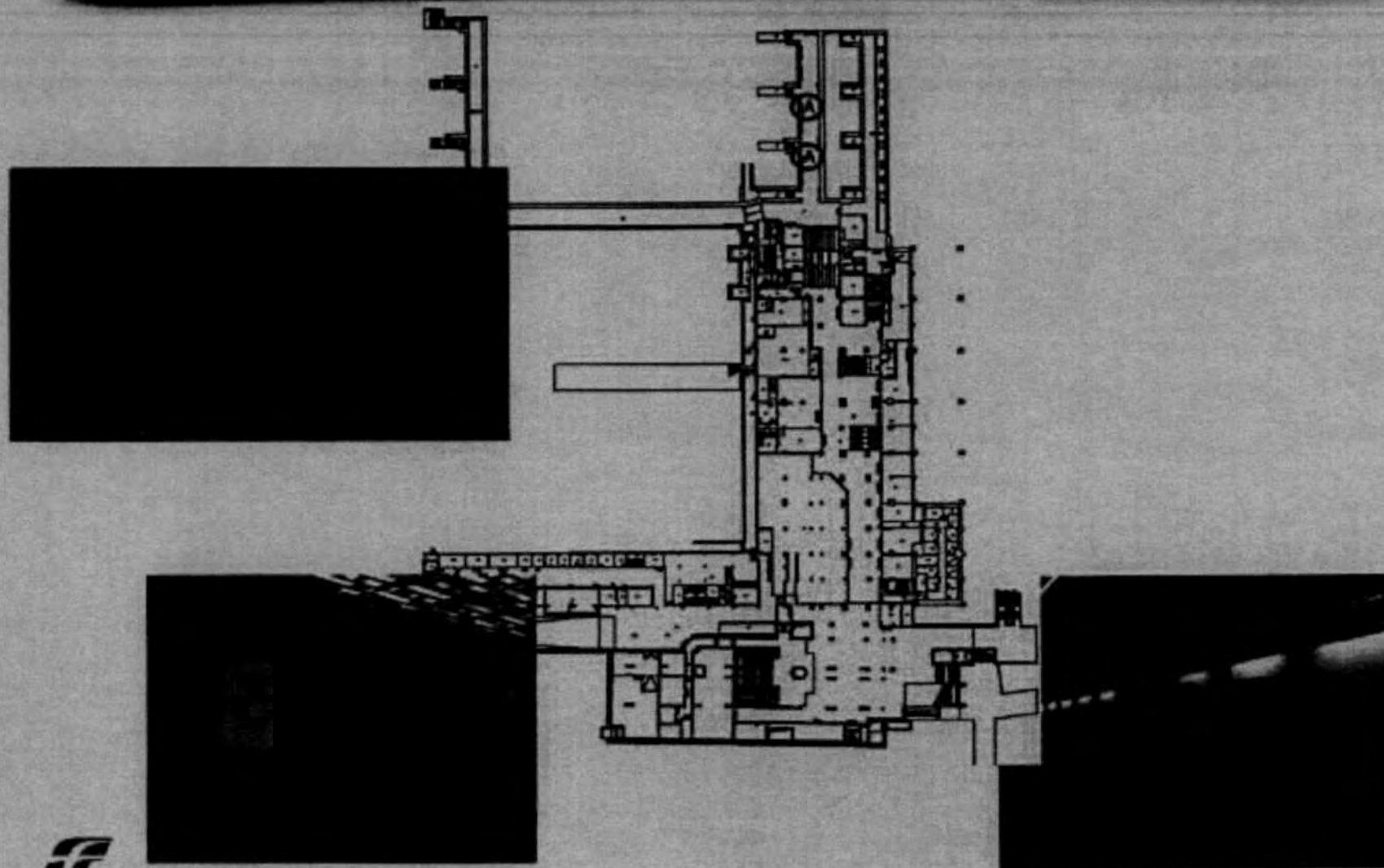
Condizioni

- Ad eccezione del circuito Mupi, le proposte sono scindibili per singola stazione o anche per tipologia di impianto, pur determinandosi in tal caso prezzi diversi in funzione della quantità e della tipologia di spazi acquistati.
- L'eventuale acquisto di ulteriori spazi pubblicitari avverrà nell'ambito dell'ordinario canale commerciale.

Milano Porta Garibaldi – Light Box



Milano Porta Garibaldi - Slim



 **CENTOSTAZIONI**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

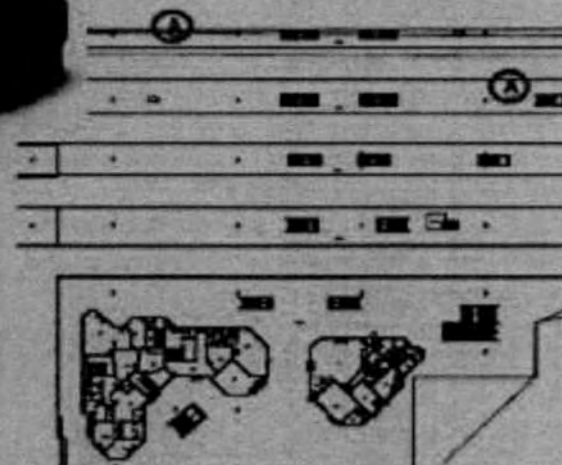
CENTOSTAZIONI S.p.A.
L'Amministratore Delegato

Piero Simoni

Milano Rogoredo – Light Box

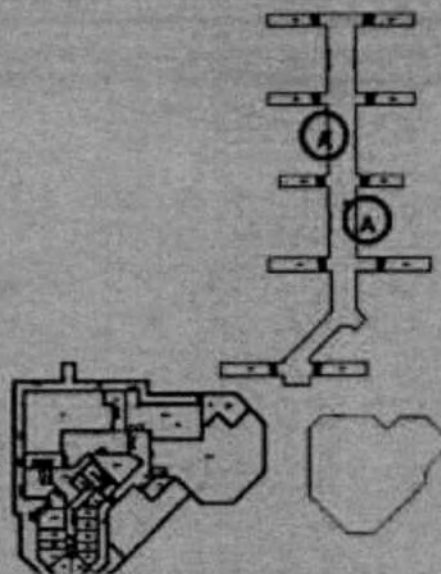


FS **CENTOSTAZIONI**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

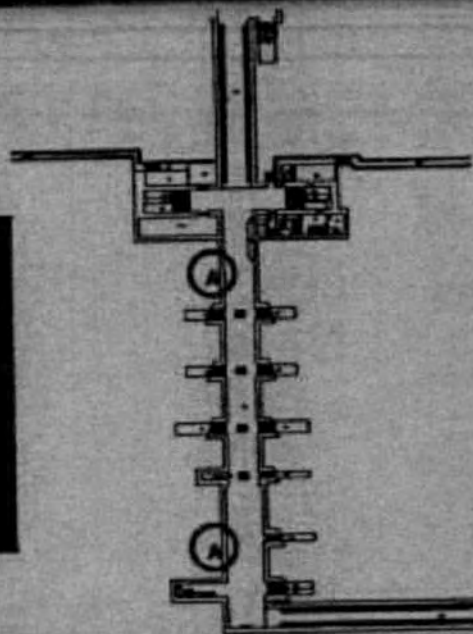
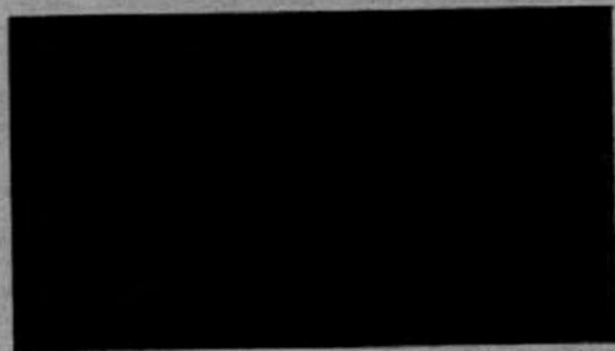


CENTOSTAZIONI S.p.A.
L'azienda ferroviaria delegata
Paolo Simionni

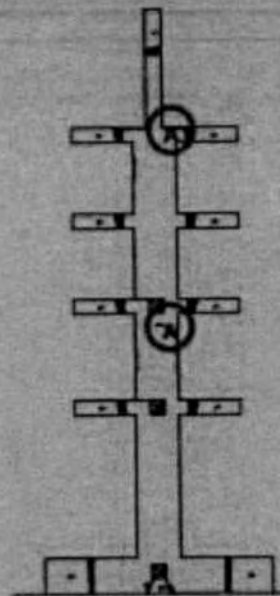
Milano Rogoredo - Slim



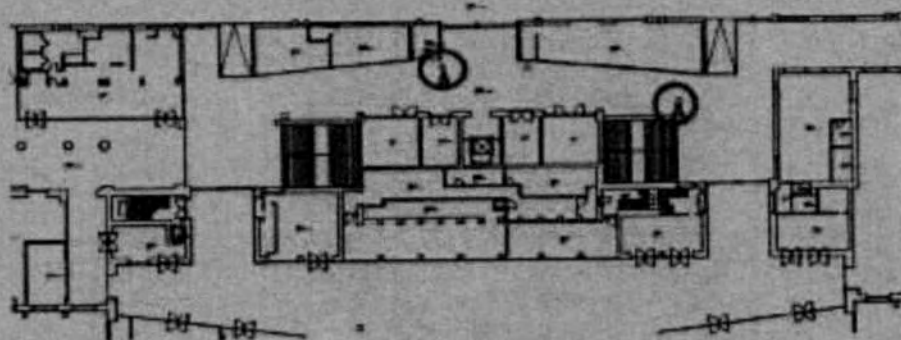
Roma Ostiense - Slim



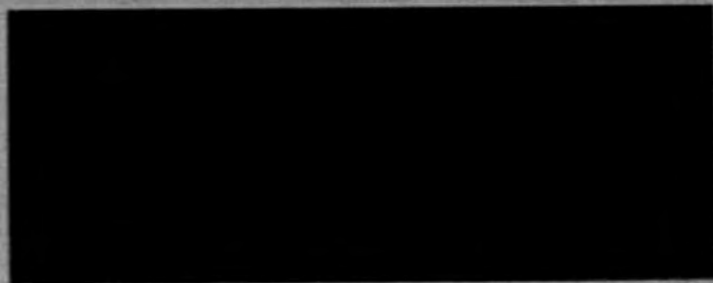
Padova - Slim



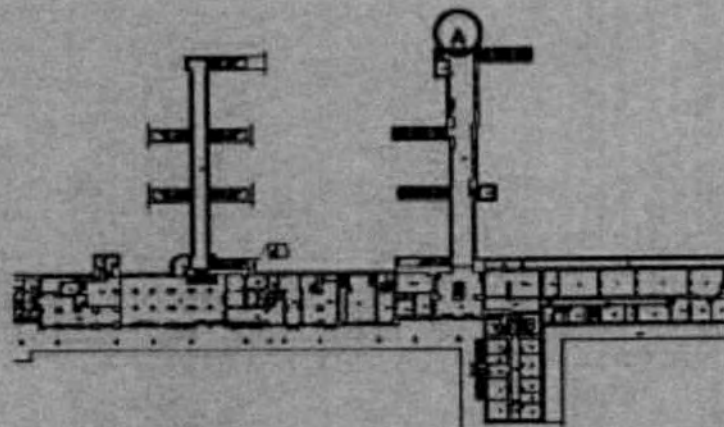
Padova - totem



Salerno - Slim



FS **CENTOSTAZIONI**
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Simioni
CENTOSTAZIONI S.p.A.
Amministratore Delegato
Paolo Simioni

Circuito MUPI



CIRCUITO MUPI (120x180)

4 Flight da 14gg cad.

18 MUPI

STAZIONI DI:

Milano Porta Garibaldi (n.5 facce)

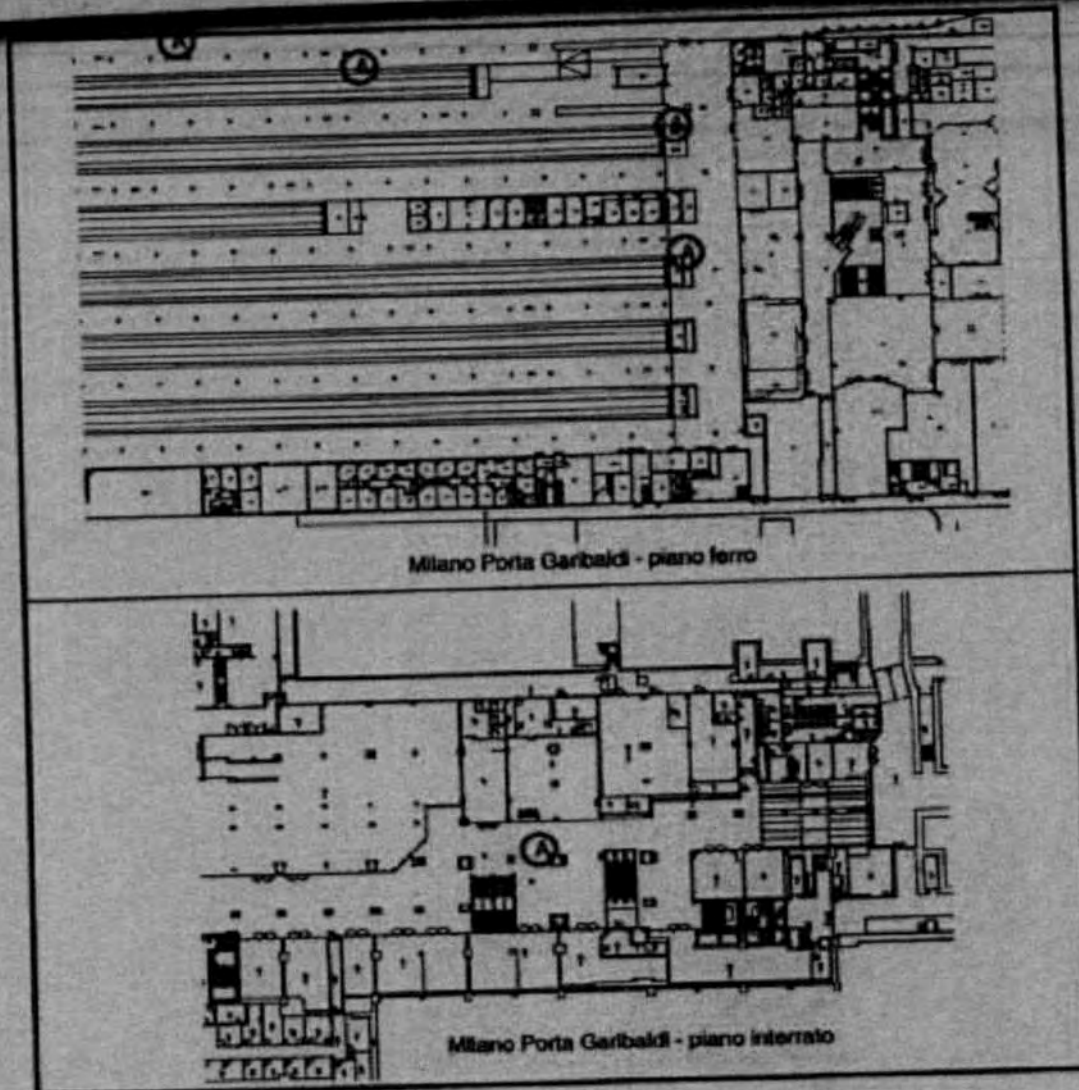
Milano Rogoredo (n.1 facce)

Padova (n.5 facce)

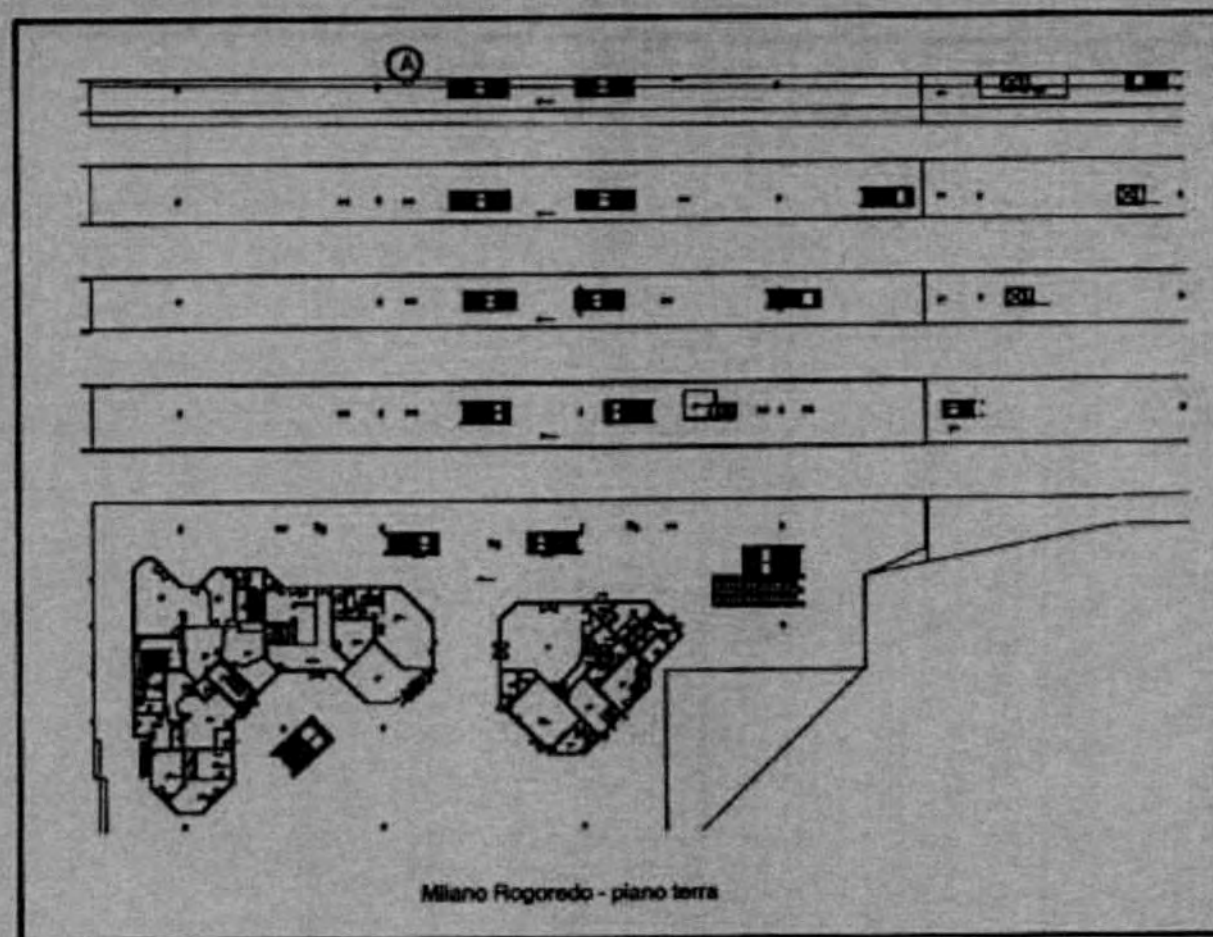
Roma Ostiense (n.5 facce)

Salerno (n.2 facce)

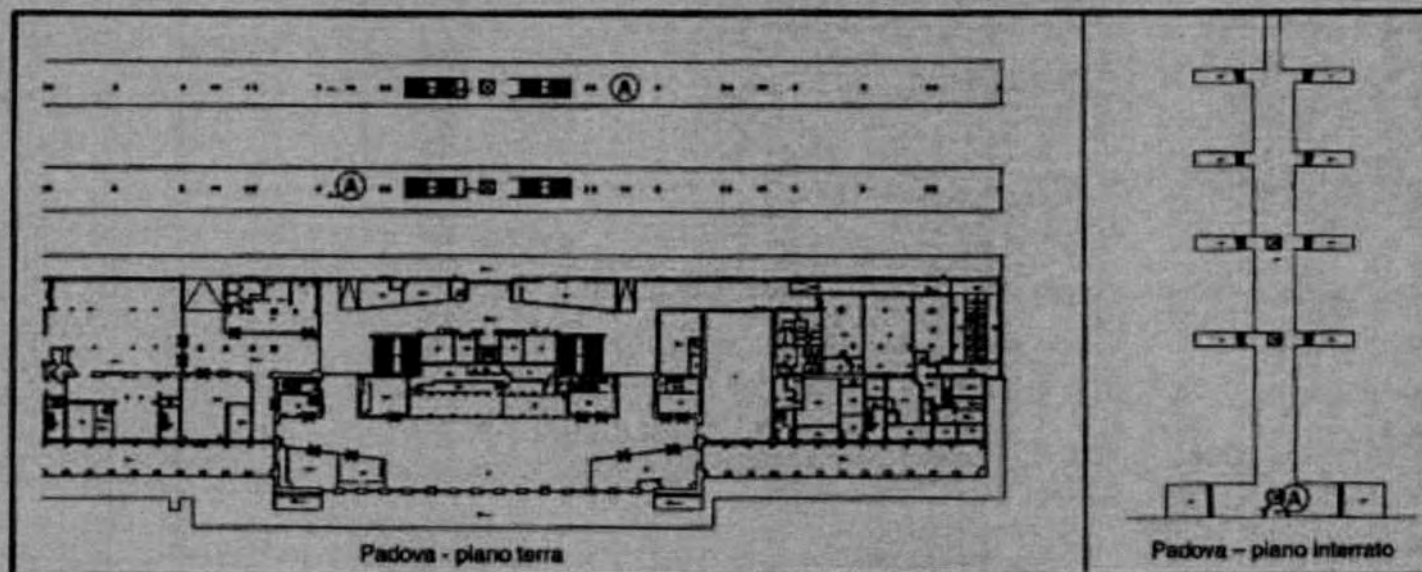
Circuito MUPI - Milano Porta Garibaldi



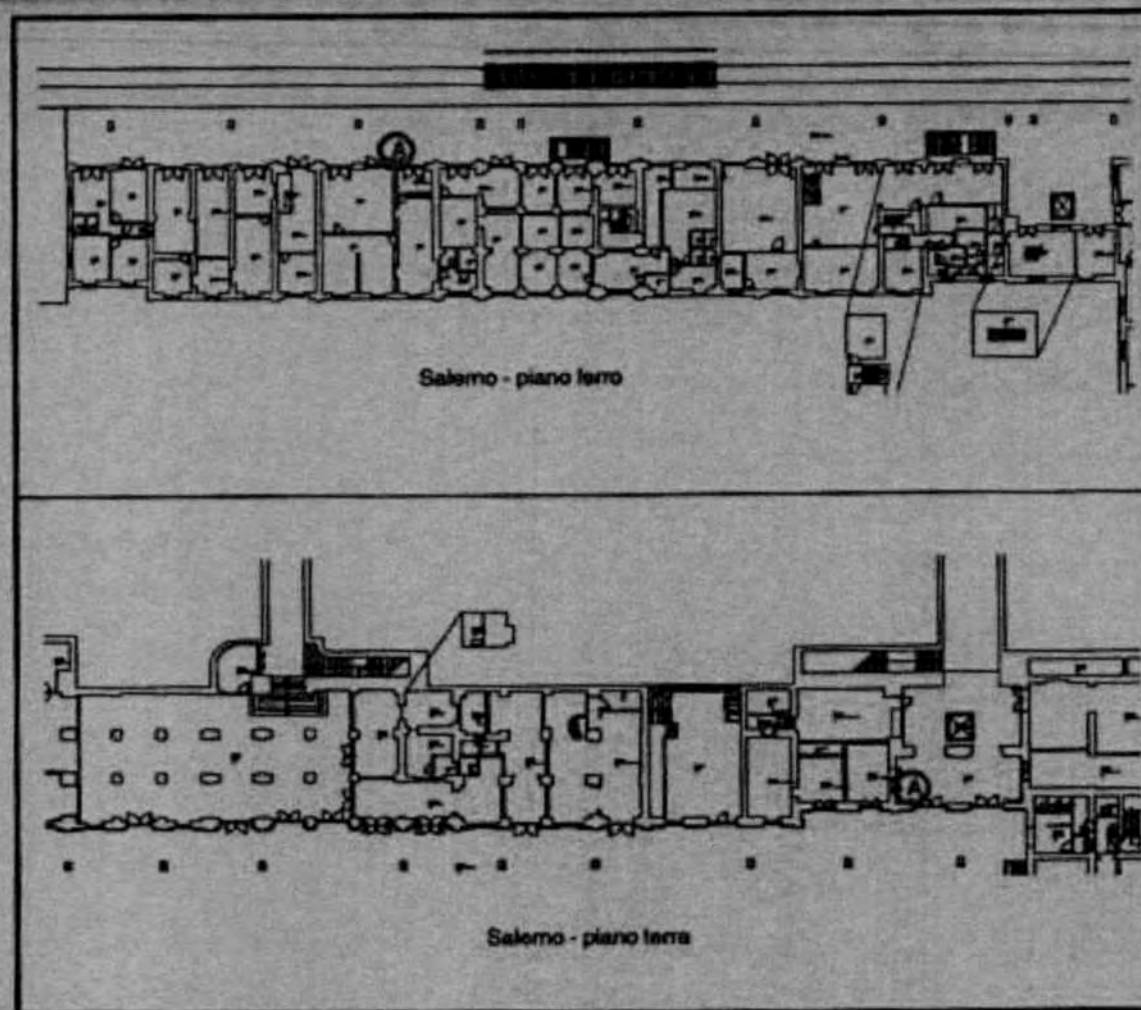
Circuito MUPI - Milano Rogoredo



Circuito MUPI - Padova



Circuito MUPI - Salerno



Circuito MUPI – Roma Ostiense

