

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA:

Programma di lavoro della Commissione per il 2017 – Realizzare un'Europa che protegge, dà forza e difende. COM(2016)710 final.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2017. Doc. LXXXVII-bis, n. 5 (Parere alla XIV Commissione) (*Seguito dell'esame congiunto e rinvio*) 180

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA. Atto n. 374 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni*) 181

ALLEGATO 1 (*Proposta alternativa di parere del gruppo Sinistra Italiana - Sinistra Ecologia Libertà*) 182

ALLEGATO 2 (*Parere approvato*) 186

ATTI DELL'UNIONE EUROPEA

Mercoledì 8 febbraio 2017. – Presidenza del presidente Michele Pompeo META. – Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.15.

Programma di lavoro della Commissione per il 2017 – Realizzare un'Europa che protegge, dà forza e difende.

COM(2016)710 final.

Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea riferita all'anno 2017.

Doc. LXXXVII-bis, n. 5.

(Parere alla XIV Commissione).

(*Seguito dell'esame congiunto e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame congiunto dei documenti in oggetto, rinviato nella seduta del 7 febbraio 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame congiunto ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.20.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 8 febbraio 2017. – Presidenza del presidente Michele Pompeo META. –

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.20.

Schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA.

Atto n. 374.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di contratto di programma all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta del 7 febbraio 2017.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che nella seduta di ieri il relatore, onorevole Minnucci, ha formulato la propria proposta di parere. Informa altresì che è pervenuta una proposta alternativa di parere da parte del gruppo SI-SEL (*vedi allegato 1*).

Paola CARINELLI (M5S), intervenendo in dichiarazione di voto, riconosce che il testo contrattuale oggetto di esame pre-

senta alcune novità positive che costituiscono certamente un passo in avanti rispetto al passato. D'altra parte, evidenzia anche come si sarebbe potuto avere più coraggio nell'innovare i contenuti dell'accordo, con particolare riguardo al rafforzamento del programma di adeguamento infrastrutturale delle stazioni e alle risorse da destinare ai servizi per le persone a ridotta mobilità. Ricorda infine di avere in prima persona sollevato la questione concernente il peso dei costi dell'usura infrastrutturale che – mentre in passato ricadeva su RFI – adesso è trasferito nei pedaggi e dunque sulle imprese ferroviarie, generando un potenziale *surplus* per il gestore che sarebbe opportuno investire per innalzare gli standard di sicurezza.

Per tali ragioni preannuncia il voto di astensione del suo Gruppo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO dichiara di condividere i contenuti della proposta avanzata dal relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, pone in votazione la proposta di parere formulata dal relatore, avvertendo che dalla sua approvazione discenderà la preclusione della proposta alternativa di parere presentata dal gruppo SI-SEL.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni del relatore (*vedi allegato 2*).

La seduta termina alle 15.25.

ALLEGATO 1

Schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA (Atto n. 374).

PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO SINISTRA ITALIANA – SINISTRA ECOLOGIA LIBERTÀ

La Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

Schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA – Atto del Governo n. 374;

considerato che:

il Contratto di programma-parte servizi è lo strumento che disciplina il finanziamento delle attività di manutenzione, straordinaria e ordinaria della Rete ferroviaria nazionale e delle attività di Safety, Security e Navigazione ferroviaria;

anche alla luce dei tragici eventi legati al disastro ferroviario occorso in Puglia lo scorso anno, ma più in generale di garantire la massima sicurezza alla navigazione ferroviaria su tutto il territorio italiano, anche in presenza di eventi come i terremoti, dunque si tratta di un documento di rilievo;

lo schema di Contratto di programma in esame, concluso tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. e favorevolmente esaminato dal CIPE nella seduta del 10 agosto 2016, è stato predisposto – secondo quanto si legge nella relazione illustrativa – tenendo conto, da un lato, del mutamento del complessivo assetto del sistema ferroviario italiano, recentemente ridisciplinato dal decreto legislativo n. 112 del 15 luglio 2015 e, dall'altro, delle mi-

sure a sostegno del trasporto ferroviario, introdotte dalla L.190/2014 – legge di stabilità 2015;

l'assetto del sistema ferroviario italiano è caratterizzato, in linea con quanto previsto dalle disposizioni europee, da una situazione di separazione tra gestione dell'infrastruttura ferroviaria e svolgimento del servizio, alla quale si è accompagnata la separazione societaria, all'interno dell' Holding Ferrovie dello Stato Spa, tra RFI S.p.A., società titolare della concessione (ai sensi del decreto ministeriale n. 138/T del 2000) della rete, e Trenitalia S.p.A., società affidataria dei contratti di servizio pubblico nazionale ferroviario passeggeri e merci;

su tale struttura è intervenuto recentemente, il ricordato decreto legislativo n. 112/2015, di attuazione della direttiva c.d. Recast n. 2012/34/UE, che, all'articolo 15, comma 1, prevede che i rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato siano disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. Il D.Lgs. 112/2015 prevede anche che il Ministero delle infrastrutture informi, sul contenuto del contratto prima che sia sottoscritto, l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e, mediante il Gestore dell'infrastruttura, i richiedenti, anche quelli potenziali, affinché possano esprimersi, in particolare in materia di interventi nei terminali e scali merci, nei nodi urbani, nelle stazioni e nei collegamenti con i porti;

come segnala il rapporto 2016 « Pendolaria », pubblicato da Legambiente, a rendere evidente la situazione sempre più complicata che vivono i pendolari sono i tagli realizzati nelle diverse parti del Paese, con la riduzione del numero di treni lungo le linee, a cui si è accompagnato in quasi tutte le Regioni italiane un aumento delle tariffe. Fra il 2010 e il 2016 il taglio ai servizi ferroviari è stato pari al 18,9 per cento in Basilicata, al 26,4 per cento in Calabria, al 15,1 per cento in Campania, al 13,8 per cento in Liguria. Il record di aumento del costo dei biglietti è stato in Piemonte con +47 per cento, mentre è stato del 41 per cento in Liguria, del 25 per cento in Abruzzo e Umbria, a fronte di un servizio che non ha avuto alcun miglioramento. In questi anni si è inoltre assistito alla chiusura di oltre 1.120 chilometri di linee ferroviarie. Sono 14 le linee chiuse in tutto il Piemonte, ma sono avvenute chiusure anche in Abruzzo e in Molise, arrivando a vedere definitivamente soppressi i treni della linea Pescara-Napoli. Chiuso per il servizio passeggeri il tratto al confine Piemonte-Lombardia tra Sesto Calende ed Oleggio, tratta che in orari di punta mostrava numeri di frequenza significativi. Stessa sorte è toccata alla Piacenza-Cremona e a numerose tratte in Calabria e Puglia;

dal 2010 nel conto nazionale vanno dunque considerati i 780 chilometri in più di linee dove sfrecciano treni a 300 chilometri l'ora, con l'ultima apertura della tratta Treviglio-Brescia, e gli oltre 1.120 km di rete ferroviaria « storica » chiusi o non in servizio. A questi vanno aggiunti oltre 412 km di rete ordinaria che risulta « sospesa » per inagibilità dell'infrastruttura, come nel caso della Trapani-Palermo (via Milo) ancora chiusa dopo quasi 4 anni per smottamenti del sedime ferroviario e su cui ancora non si hanno date certe per la riapertura, la Gemona-Sacile in Friuli, la Priverno-Terracina nel Lazio, la Bosco Redole-Benevento in Campania e la Marzi-Soveria Mannelli in Calabria. Oppure per mancanza di servizio passeggeri dovuto a motivi quali finanziamenti o sicurezza dell'infrastruttura. Lo scorso Dicem-

bre infatti si è aggiunta la linea Nuoro-Macomer in Sardegna, gestita da Arst e temporaneamente chiusa, ma fino a data da stabilirsi, a causa delle misure restrittive decise dal Ministero dei Trasporti, su input dell'Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria, che impongono la presenza di casellanti nei passaggi a livello e un secondo macchinista nella cabina di guida. A disposizione dei passeggeri ci sono ora i pullman sostitutivi, che toccheranno tutti i paesi dove erano previste le fermate del treno. Come visto non circolano più treni sugli 87 km tra Termoli e Campobasso, con numerose polemiche in sulle responsabilità ma in ogni caso il Molise resta per i viaggiatori su ferro una regione divisa letteralmente in due;

in tutto si tratta di 1.533 km di linee ferroviarie su cui non esiste attualmente alcun servizio passeggeri. Il ritardo infrastrutturale italiano rispetto agli altri Paesi europei è un tema che ha contraddistinto il dibattito politico degli ultimi venti anni. Ma nella spinta a rilanciare i cantieri che, dalla « Legge Obiettivo » in poi ha contraddistinto tutti i Governi, si è persa di vista una analisi seria che riguardasse le città, dove invece si evidenzia proprio il ritardo più forte in termini di dotazione di trasporto su ferro rispetto al resto d'Europa, dove siamo sotto il 50 per cento rispetto alla media per metropolitane e tramvie, e al 51 per cento per le ferrovie suburbane. Per far comprendere la situazione che vivono i pendolari italiani rispetto a quelli di Madrid o Berlino, un treno pendolare di serie A secondo i parametri europei dovrebbe avere una cadenza sotto i 15 minuti nelle ore di punta, materiale rotabile per una domanda rilevante e quindi con convogli a due livelli. Le uniche linee che hanno queste caratteristiche sono la FL1 (Fiumicino Aeroporto-Orte) e la FL3 (nel tratto Roma Tiburtina-Cesano) a Roma, che lo scorso anno hanno visto una sovrapposizione del servizio tra Roma Trastevere e Roma Tiburtina, creando un vero e proprio passante metropolitano. A queste si aggiungono le linee che si sovrappongono

nei Passanti di Milano e Torino. Per quanto riguarda le linee di « serie B » 13 hanno queste caratteristiche (materiale rotabile dedicato al servizio pendolare e frequenza di 15-30 minuti): la Ferrovia Cumana di Napoli, le linee S di Milano, le linee del Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino e la Voltri-Nervi di Genova. Le cosiddette linee di « serie C » sono quelle dove la cadenza « migliore » è oltre i 30 minuti, con convogli vecchi e spesso con un numero di carrozze insufficiente. Sono la grande maggioranza in Italia, con una stima approssimativa ed al ribasso se ne possono contare oltre 100, considerando le Regioni principali per domanda pendolare;

il contratto di programma 2016-2021 nei fatti rappresenta l'applicazione concreta dello sviluppo ferroviario della rete nazionale per i prossimi anni. A riguardo non si può rilevare come il contratto non affronti alcuni dei nodi più critici che riguardano i servizi offerti da RFI e comunque l'attenzione al mantenimento del diritto di libera circolazione delle persone per alcune specifiche categorie come i pendolari, che utilizzano il treno, la rete ferroviaria e i suoi servizi, ogni giorno per andare a lavoro. Infatti, a partire dal 17 gennaio 2016 sono entrati in vigore gli aumenti annunciati dal gruppo Ferrovie dello Stato per gli abbonati alle linee dell'Alta Velocità;

secondo Federconsumatori, gli aumenti per i pendolari che usano tali tratte per andare al lavoro saranno di circa il 35 per cento. Sulla linea Torino-Milano: il rincaro sarà addirittura di 119 euro: dai 340 di prima ai 459 attuali mentre, sulla Roma-Napoli si passa dai 356 euro del mese scorso ai 481 per l'orario completo per 7 giorni, sulla Bologna-Firenze dai 224 euro ai 302 attuali, sulla Milano-Bologna da 417 euro a 563; sulla Firenze-Roma da 386 euro a 521. Come ha affermato il presidente del Codacons, Carlo Rienzi, « Si tratta di aumenti che non appaiono in alcun modo giustificati e che daranno vita ad una vera e propria stangata per gli utenti »;

tutto questo è ancor più grave in considerazione degli impegni assunti dal governo nel settore del trasporto pubblico locale con l'approvazione, lo scorso febbraio 2016, della Mozione n. 1/01091 del gruppo parlamentare di Sinistra Italiana, che impegna a definire le politiche relative alla mobilità mettendo al centro gli utenti della mobilità, valutando altresì l'opportunità di assumere iniziative per ripristinare il finanziamento di alcune norme introdotte durante il Governo Prodi nell'ambito della legge n. 244 del 2007 (legge finanziaria 2008) e non più rifinanziate dai successivi Governi che prevedono la possibilità di portare in detrazione le spese sostenute per l'acquisto dell'abbonamento annuale ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, al fine di incentivare un maggior utilizzo del trasporto pubblico locale con conseguente riduzione progressiva del trasporto privato;

anche nel Documento di Economia e Finanza 2016 – Programma nazionale di Riforma, tra i punti principali in termini di riforma dei servizi pubblici locali e del trasporto locale il punto *iii*) recita: la definizione di livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario, anche in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità; l'obbligo per il gestore di rendere pubblica la versione aggiornata della carta dei servizi offerti all'utenza;

l'articolo 7 del Contratto e il connesso Allegato 4 quantificano in 5.853 milioni di euro il fabbisogno in conto esercizio complessivo, finanziato a legislazione vigente, per il periodo 2016-2021, suddiviso in 5.343 milioni di euro per la manutenzione ordinaria e la circolazione e in 510 milioni di euro per la safety, la security e la navigazione. A tale fabbisogno occorre aggiungere 222 milioni di euro per il progetto « Gate » (volto al miglioramento delle condizioni di sicurezza nelle stazioni ferroviarie) e per i servizi di assistenza alle persone con mobilità ridotta, non finanziati a legislazione vigente;

le medesime disposizioni quantificano in 3.991 milioni di euro il fabbisogno in conto impianti per le attività di manutenzione straordinaria finanziato a legislazione vigente, per il periodo di vigenza contrattuale, ad eccezione dell'annualità 2021, per la quale risulta non coperto un fabbisogno pari a 750 milioni di euro;

tenuto conto degli ulteriori elementi acquisiti durante le audizioni svolte con l'amministratore delegato di RFI che, in maniera puntuale e precisa, ha fornito un quadro informativo ampio ed esaustivo sui contenuti dello schema di Contratto in titolo;

carente sembra il perimetro finanziario del contratto e le risorse messe a disposizione per l'implementazione dei servizi. Come si legge nella stessa relazione illustrativa, durante le interlocuzioni con il gestore finanziario sono emerse alcune problematiche di ordine finanziario da parte di RFI, a causa di aumenti stimati su alcune connesse all'esercizio ferroviario, che non possono trovare copertura negli stanziamenti dello Stato;

un fatto grave, visto che stiamo parlando in particolare di servizi per le persone a mobilità ridotta e sicurezza. Per quanto riguarda i servizi a mobilità ridotta, l'Authority per i Trasporti con delibera ha prescritto a RFI di determinare una tariffa per il servizio di assistenza alle persone a mobilità ridotta. RFI avrebbe fatto lievitare i costi di questa tariffa dai

10 milioni iniziali ai 19 milioni. L'esigenza manifestata dal gestore di indicare nel contratto di programma l'eventuale ambito di stanziamento per coprire tali crescenti esigenze (5 milioni di euro) oggi non trova però copertura stante gli attuali finanziamenti disposti dalle leggi di bilancio;

invece, per quanto riguarda la sicurezza, si tratta di attività che ricomprendono azioni poste in essere per fronteggiare accessi non autorizzati negli impianti e a bordo treno, aggressioni a clienti e al personale, attacchi informatici, attacchi alla sicurezza dei trasporti, furto di rame, danneggiamenti, etc. Rispetto ad altri gestori di infrastruttura europei RFI presenta consistenze di personale addetto alla security inferiori con valori che si attestano intorno al 10 per cento della consistenza rispetto a paesi come Germania e Francia. Per far fronte anche alla esigenza terrorismo nel 2015 RFI ha risposto con l'avvio del progetto GATE (esempio di varchi alla stazione Termini). Il progetto comporta un sensibile incremento delle consistenze di personale per una cubatura di circa 61 milioni di euro per il periodo 2016-2021. Tale richiesta però non trova capienza nell'attuale disponibilità delle risorse dello Stato;

alla luce di quanto precede,

esprime parere contrario.

ALLEGATO 2

Schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA (Atto n. 374).

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di contratto di programma 2016-2021 – parte servizi tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società Rete ferroviaria italiana SpA (Atto n. 374),

premessi che:

il precedente Contratto di programma, parte servizi, riferito al periodo 2012-2014, è stato prorogato, in via contrattuale, fino al 2015, per poi essere ulteriormente prorogato con legge per il periodo necessario alla stipula del nuovo contratto, ai medesimi patti e condizioni già previsti, comunque non oltre il 31 dicembre 2016 (articolo 7, comma 9, del decreto-legge n. 210 del 2015);

lo schema di Contratto di programma in esame per la disciplina del finanziamento delle attività di gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria ha durata di 6 anni, prorogabili, già in via contrattuale di altri 2 (ex articolo 4 del testo del contratto di programma) e prende data dal 1 gennaio 2016;

non sarà sottoposto all'esame della Commissione l'Aggiornamento 2016 del contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, che risulta essere stato approvato in via legislativa ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del decreto-legge n. 193 del 2016;

l'articolo 7, per i sei anni di durata del contratto, riconosce risorse pari a

5.853 mln di euro per le manutenzioni ordinarie e le spese relative alla *safety*, alla security e alla navigazione e 4.500 milioni di euro per le manutenzioni straordinarie, di cui risultano finanziati a legislazione vigente 3.991 milioni di euro mentre non risulta coperto il fabbisogno relativo all'annualità 2021, pari a 750 milioni di euro;

a tale fabbisogno occorre aggiungere 222 milioni di euro per il progetto « Gate » (volto al miglioramento delle condizioni di sicurezza nelle stazioni ferroviarie) e per i servizi di assistenza alle persone con mobilità ridotta (PMR), la cui crescente domanda genera un incremento degli oneri di cui il gestore ha evidenziato la necessità di copertura con ulteriori finanziamenti ovvero con l'applicazione di coefficienti di maggiorazione del canone;

preso atto che le Commissioni parlamentari sono chiamate ad esprimersi a distanza di circa tredici mesi dall'inizio della sua validità, secondo una tempistica comunque più stringente rispetto al passato;

rilevato che il testo all'esame presenta alcuni elementi di novità riferiti alla durata, all'oggetto nonché agli obblighi che ricadono sul gestore e all'inserimento di nuovi indicatori di *performance* orientati agli utenti su tematiche relative alla sicurezza customer satisfaction ed ambiente;

condivisa l'impostazione programmatica a valenza pluriennale degli impegni e degli obiettivi concernenti la manutenzione ordinaria e straordinaria definita nel Contratto in esame;

preso atto positivamente dell'impegno espresso nel corso dell'audizione dell'Amministratore delegato di RFI, volto a favorire l'uso della rete ad alta velocità anche per il trasporto delle merci in un quadro di suo sviluppo intermodale;

considerate le problematiche, ancora recentemente emerse, nella fruizione del servizio ferroviario, principalmente ad alta velocità, da parte dei pendolari cui è necessario dare risposta su più versanti, ivi compreso quello relativo al grado di intensità nell'utilizzo della rete ferroviaria;

evidenziato che il prevedibile incremento della domanda di trasporto su ferro rischia di incontrare una rigidità nell'offerta conseguente alla congestione dei principali nodi ferroviari cui occorre ovviare anche attraverso un ampliamento della rete nazionale attualmente disponibile;

apprezzati i risultati conseguiti da RFI negli ultimi anni, in termini di incremento dei livelli di sicurezza sulla rete nazionale e richiamato il termine del marzo 2017 fissato dal decreto ministeriale 5 agosto 2018 in relazione al rilascio delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali e dei connessi requisiti di cui devono essere dotate le medesime reti ferroviarie;

segnalato infine che l'articolo 6, comma 3, reca erroneamente il riferimento interno al comma 2 dell'articolo 7, da correggere con il riferimento al comma 4 del medesimo articolo, e che il portato dispositivo dell'articolo 9 comma 4 appare meramente ripetitivo rispetto a quanto statuito dal comma 2 del medesimo articolo,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) sia valutata l'opportunità di adeguare il Contratto e le relative risorse per rispondere alla crescente richiesta di servizi di assistenza alle persone con mobilità ridotta al fine di estenderne e potenziarne l'offerta su tutto il territorio nazionale;

b) sia valutata altresì l'opportunità di modulare gli impegni contrattuali allo scopo di estendere il progetto « Gate » alle altre stazioni a grande afflusso di viaggiatori, a partire da quella di Napoli;

c) si verifichi l'opportunità di privilegiare l'attività di manutenzione straordinaria contrattualmente prevista – ivi compresa l'adozione di innovativi strumenti tecnologici – al fine di rendere possibile una maggiore intensità di traffico sulle tratte più utilizzate dai pendolari;

d) con riferimento alle attività volte al decongestionamento dei principali nodi ferroviari e all'incremento dell'offerta attraverso la configurazione di una rete ferroviaria con maggiore capacità, si verifichi la possibilità di utilizzare anche linee attualmente in gestione ad enti territoriali affidando a RFI i compiti di gestione e di attrezzaggio secondo i più avanzati *standard*;

e) si verifichi la possibilità che le pluriennali competenze sviluppate da RFI possano essere utilizzate nel processo di adeguamento tecnico volto a rendere compatibili le reti regionali alla rete nazionale con particolare riguardo alla sicurezza della rete;

f) sia valutata l'opportunità di prevedere una specifica clausola contrattuale che renda possibile – al fine di dare maggiori certezze agli operatori di mercato – per i soggetti economici interessati, concordare con RFI i tempi di svolgimento di interventi manutentivi ove non siano di particolare urgenza o tassatività.