

Delibera n. 33/2016

Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 relativo alle inottemperanze alla delibera n. 70/2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. 2015, per le quali non sono state presentate proposte d'impegni – Archiviazione delle contestazioni relative alle misure 4.6.1, lett. d), 5.6.1 lett. c) e 7.6.1, lett. e). Irrogazione di sanzioni per la violazione delle misure 5.6.1, lett. b) e lett. d).

L'Autorità, nella sua riunione del 23 marzo 2016

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), e in particolare:

- la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie (...)*»;
- la lett. b) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede «*a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori*»;
- la lett. i) del comma 2, che, con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, stabilisce che l'Autorità provvede «*a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura*»;
- la lett. l) del comma 2, che dispone: «*l'Autorità, in caso di inosservanza di propri provvedimenti o di mancata ottemperanza da parte dei soggetti esercenti il servizio alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti non siano veritieri, può irrogare sanzioni amministrative pecuniarie determinate in fase di prima applicazione secondo le modalità e nei limiti di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481*»;
- la lett. f) del comma 3, la quale prevede, tra l'altro, che l'Autorità, nell'esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2, «*ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a*»;

rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione»;

- VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale;
- VISTO** il decreto legislativo del 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”* e, in particolare, l'articolo 41, commi 1 e 2;
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, approvato con delibera n. 5/2014 del 16 gennaio 2014, e in particolare l'articolo 8, ai sensi del quale gli atti di regolazione sono efficaci dal giorno della pubblicazione sul sito internet dell'Autorità;
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, approvato con delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014 e modificato con delibera n. 57/2015, del 22 luglio 2015 (di seguito: regolamento sanzionatorio);
- VISTA** la delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità in data 5 novembre 2014, in materia di *“Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”*; e in particolare le misure di regolazione contenute nell'allegato, e in particolare:
- 1.6.4 (schema-tipo di accordo-quadro per Regioni, Province Autonome ed altri enti titolari dei servizi ferroviari di interesse non nazionale);
 - 3.6.1 (pubblicazione del cronoprogramma degli investimenti per ridurre i casi di circolazione perturbata);
 - 4.6.1 (sgombero delle infrastrutture);
 - 5.6.1 (rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce);
 - 7.6.1 (performance regime);
 - 11.6.1 (contratto tipo per la gestione del servizio di manovra con Gestore Unico);
 - 11.6.3 (contratto tipo per il noleggio di locomotori per i servizi di manovra);
- VISTO**
- che nell'allegato alla delibera n.70/2014 l'Autorità prescrive che le misure di regolazione relative a procedure facenti parte del Prospetto Informativo della Rete (PIR) siano nello stesso recepite dal Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria;
 - che le misure di regolazione di cui sopra – ad eccezione della misura 3.6.1 – prescrivono al Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria il termine di 90 giorni, decorrente dalla data di pubblicazione della delibera n. 70/2014, per pubblicare sul proprio sito web le integrazioni al PIR attuative delle misure stesse;

- che le misure di regolazione 4.6.1, 5.6.1, 7.6.1, 11.6.1 e 11.6.3 prescrivono, altresì, al Gestore della Infrastruttura della rete ferroviaria il termine di 30 giorni, decorrente dalla pubblicazione delle suddette integrazioni, per rendere le medesime operative;

VISTI

- il Prospetto Informativo della Rete nell'edizione aggiornata al dicembre 2014 ("PIR 2015"), pubblicato in data 12 dicembre 2014 sul sito internet di RFI;
- il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2015 edizione marzo 2015", pubblicato in data 4 marzo 2015 sul sito internet di RFI;
- il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2014 edizione marzo 2015", pubblicato in data 5 marzo 2015 sul sito internet di RFI;

ATTESO

- che, con nota prot. n. 775/2015 del 26 febbraio 2015, l'Ufficio Accesso alle infrastrutture, convocava RFI in audizione, per il giorno 4 marzo 2015, al fine di acquisire elementi informativi e documentali in ordine allo stato di adempimento della delibera n. 70/2014;
- che in data 4 marzo 2015, presso la sede dell'Autorità, si è svolta la suddetta audizione, nel corso della quale RFI ha illustrato lo stato di recepimento della delibera n. 70/2014, fornendo un primo aggiornamento anche relativamente alle misure di regolazione che prescrivevano a RFI il suddetto termine di 90 giorni, come da processo verbale redatto in pari data;
- che con nota prot. n. 1782/2015 del 20 aprile 2015, l'Ufficio Accesso alle infrastrutture ha richiesto a RFI ulteriori elementi informativi e documentali, convocandola contestualmente in audizione per il giorno 7 maggio 2015, al fine di verificare, in particolare, il recepimento delle misure 1.6.4, 4.6.1, 5.6.1, 7.6.1, 11.6.1 e 11.6.3, della delibera n.70/2014;
- che, dopo aver fornito, con nota del 30 aprile 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 2017/2015, le informazioni richieste, RFI ha illustrato lo stato di recepimento delle misure di regolazione sopra indicate nel corso dell'audizione tenutasi in data 7 maggio 2015, come da processo verbale redatto in pari data;
- che, con nota prot. n. 2592/2015 del 29 maggio 2015, l'Ufficio Accesso alle Infrastrutture ha chiesto ulteriori chiarimenti e integrazioni relativi alla documentazione inviata da RFI, la quale trasmetteva gli elementi richiesti con nota del 9 giugno 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 2951/2015;

VISTI

- il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2014 edizione giugno 2015" e il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2015 edizione giugno 2015", pubblicati in data 30 giugno 2015 sul sito internet di RFI;
- il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2014 edizione ottobre 2014" e il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2015 edizione ottobre 2015", pubblicati in data 21 ottobre 2015 sul sito internet di RFI;
- il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2015 edizione dicembre 2015" e il Prospetto Informativo della Rete "PIR 2017 edizione dicembre 2015", pubblicati in data 11 dicembre 2015 sul sito internet della stessa RFI;

ATTESO

- che l'Autorità, con la delibera n. 64/2015 del 31 luglio 2015, pubblicata in data 4 agosto 2015 sul sito *web* istituzionale dell'Autorità e comunicata in pari data a RFI, ha avviato nei confronti della stessa RFI un procedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lett. *I*) e comma 3, lett. *f*) e lett. *i*), del decreto-legge n. 201/2011, in quanto non risultavano attuate le misure di regolazione 1.6.4, lett. *g*), 3.6.1, 4.6.1, lett. *d*), 5.6.1, lett. *a*), lett. *b*), lett. *c*) e lett. *d*), 7.6.1, lett. *e*) e lett. *f*), 11.6.1, lett. *c*) e 11.6.3, di cui alla delibera n. 70/2014, rilevando per ciascuna di esse i profili di inottemperanza;
- con nota prot. n. 4453/2015 del 15 settembre 2015 l'Autorità ha prorogato di dieci giorni il termine per la presentazione di memorie scritte e documenti nonché per la proposizione di eventuali impegni, accogliendo la richiesta presentata da RFI con nota dell'11 settembre 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 4413/2015;
- che con nota del 28 settembre 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 4710/2015, RFI ha presentato una proposta di impegni, dichiarata ammissibile dall'Autorità con la delibera n. 91/2015 del 5 novembre 2015, relativamente alle contestazioni di cui alla delibera n. 64/2015, per la violazione delle misure di regolazione 1.6.4, lett. *g*), 3.6.1, 11.6.1, lett. *c*), e 11.6.3, contenute nella delibera n. 70/2014;
- che gli impegni proposti da RFI, successivamente modificati, in esito al *market test*, con nota del 14 gennaio 2016, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 218/2016, sono stati approvati e per gli effetti resi obbligatori, ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del regolamento sanzionatorio, con la delibera n. 24/2016 dell'8 marzo 2016;
- che con nota del 28 settembre 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 4710/2015 come allegato 1, RFI ha rappresentato le proprie osservazioni rispetto alle contestazioni riportate nella delibera n. 64/2015 non rientranti nella proposta di impegni presentata dalla stessa RFI, formulando altresì istanza di audizione;
- che le predette note del 28 settembre 2015 di RFI non recano una proposta di impegni con riferimento alle contestazioni di cui alla delibera n. 64/2015, relative alle seguenti misure contenute nella delibera n. 70/2014:

- 4.6.1 (sgombero delle infrastrutture): lett. *d*);
- 5.6.1 (rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce): lett. *a*), lett. *b*), lett. *c*), lett. *d*);
- 7.6.1 (performance regime): lett. *e*), lett. *f*);
- che, pertanto, la mancata presentazione di proposte di impegni con riferimento a tali ultime contestazioni ha comportato la prosecuzione del procedimento sanzionatorio, in relazione alle medesime, avviato con la delibera n. 64/2015;
- che, in relazione alle predette contestazioni, in data 29 ottobre 2015, presso la sede dell'Autorità, si è svolta l'audizione richiesta da RFI con la sopra menzionata nota del 28 settembre 2015 e convocata dall'Ufficio Vigilanza e sanzioni con nota prot. n. 5053/2015 del 16 ottobre 2015, nel corso della quale RFI ha svolto osservazioni in merito alle violazioni ad essa contestate con la delibera n. 64/2015, come da processo verbale redatto in pari data;
- che, dando seguito alla disponibilità, manifestata nel corso della predetta audizione, a fornire la documentazione relativa ai costi degli interventi di sgombero effettuati dalle imprese ferroviarie nel corso del 2015, in relazione alla misura 4.6.1, lett. *d*), RFI ha trasmesso, con nota del 2 dicembre 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 7801/2015, una tabella riportante i dati relativi agli interventi di sgombero dell'infrastruttura ferroviaria effettuati dalle imprese ferroviarie nel corso del 2015;
- che, con riferimento alla misura 7.6.1, lettera *f*), della delibera n. 70/2014, il termine del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 è sospeso per gli effetti della delibera n. 104/2015 del 4 dicembre 2015, pubblicata sul sito internet dell'Autorità in pari data, dalla data di pubblicazione della stessa delibera fino al termine massimo del 31 agosto 2016;
- che con nota prot. n. 8004/2015 dell'11 dicembre 2015, l'Ufficio Vigilanza e sanzioni, al fine di completare l'attività istruttoria di competenza, ha richiesto chiarimenti e documenti informativi a RFI relativamente alle misure 1.6.2, lett. *d*), 5.6.1, lett. *b*), *c*), *d*) e 7.6.1, lett. *e*) della delibera n. 70/2014, sospendendo, a norma dell'articolo 5, comma 7, del regolamento sanzionatorio, il termine per la conclusione del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 64/2015 dalla predetta data sino alla ricezione integrale dei documenti richiesti ovvero al decorso infruttuoso del termine di trenta giorni dal ricevimento della citata nota;
- che con nota dell'11 gennaio 2016, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 120/2016, RFI ha trasmesso i chiarimenti e i documenti informativi richiesti con la citata nota prot. n. 8004/2015 dell'Autorità;

VISTA

la delibera n. 11/2016 del 28 gennaio 2016, con la quale si è archiviata la contestazione, contenuta nella delibera n. 64/2015, relativa all'inottemperanza alla misura 5.6.1, lett. *a*), della delibera n. 70/2014;

VISTE le risultanze istruttorie concernenti le inottemperanze alle misure 4.6.1, lett. *db*, *c*, *d*, 7.6.1, lett. *e*), della delibera n. 70/2014 comunicate a RFI con nota prot. n. 627/2016 del 1° febbraio 2016;

CONSIDERATO che, con nota del 16 febbraio 2016 assunta agli atti dell'Autorità con prot. n. 4414/2015, RFI ha formulato istanza di audizione finale dinnanzi al Consiglio, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento sanzionatorio, *"al fine di poter sviluppare, anche con l'ausilio di supporto documentale, le argomentazioni a sostegno del corretto operato di RFI"*;

SENTITI in audizione finale, in data 2 marzo 2016, i rappresentanti di RFI, come da processo verbale redatto in pari data;

SU proposta del Segretario generale;

VISTA la documentazione istruttoria e, in particolare, gli atti trasmessi dal responsabile dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

ATTESO che il presente provvedimento ha ad oggetto le inottemperanze di RFI alle misure 4.6.1, lett. *d*) e 5.6.1 lett. *b*), lett. *c*), lett. *d*) e 7.6.1, lett. *e*) della delibera n. 70/2014;

I. Misura 4.6.1, lett. *d*), che prescrive al Gestore dell'Infrastruttura della rete ferroviaria di predisporre nuove procedure di sgombero, in conformità, tra gli altri, ai seguenti principi e criteri: "fissazione di tariffe per gli interventi di sgombero più tipici, in caso di utilizzo di materiale di altra Impresa ferroviaria, su linea tradizionale e linea AV, sulla base del principio di orientamento ai costi, più un utile ragionevole".

Violazione contestata dall'Autorità e relative risultanze istruttorie.

1. L'inottemperanza contestata dall'Autorità con la delibera n. 64/2015 nei confronti di RFI in relazione alla predetta misura è la seguente: *"Non risultano fissate le tariffe"*.
2. Successivamente all'avvio del procedimento di cui alla delibera n. 64/2015, con la nota del 28 settembre 2015, RFI ha richiamato il contenuto delle dichiarazioni rese in occasione delle precedenti audizioni svoltesi in data 4 marzo e 7 maggio 2015 presso gli Uffici dell'Autorità, in cui aveva rappresentato le motivazioni per le quali riteneva di non fissare le tariffe in materia di sgombero, eliminando quelle indicate nei PIR previgenti.
3. L'eliminazione degli importi di queste ultime tariffe, *"fissate su base convenzionale dalla stessa RFI"* era stata giustificata, in occasione delle predette audizioni, con l'opportunità di indicare nel PIR, in attesa del recepimento della disciplina dettata dalla Direttiva 2012/34/UE, soltanto un criterio di determinazione tariffaria, basato sulla documentazione di dettaglio comprovante le singole voci di costo relative a ciascun intervento di sgombero, tenuto conto che la misura prevede il riferimento al costo ed al margine ragionevole di profitto e che le informazioni al riguardo non sono nella disponibilità del gestore dell'infrastruttura, essendo il servizio reso da soggetto diverso da RFI.

4. Nella suddetta nota, inoltre, RFI ha osservato che la componente di profitto ragionevole non era al momento ancora definita, poiché tale materia rientrava nel più ampio procedimento, allora in corso, *“volto a definire i principi e i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”*, e che pertanto la puntuale determinazione delle tariffe sarebbe potuta avvenire solamente a seguito dell’adozione dell’atto definitivo di regolazione da parte dell’Autorità (procedimento successivamente conclusosi con la delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015).
5. Nella predetta nota, RFI ha altresì evidenziato che il sopra indicato criterio di determinazione delle tariffe ha comportato un generale abbassamento degli oneri a carico delle imprese ferroviarie beneficiarie dell’intervento, con un costo medio pari ad euro 1.225 ad intervento, a fronte della tariffa fissa riportata nel PIR 2015 edizione dicembre 2014, pari ad euro 1.800 ad intervento.
6. In sede di audizione del 29 ottobre 2015, nel richiamare le osservazioni di cui alla propria nota del 28 settembre 2015, RFI ha fatto presente che *“si è ritenuto opportuno eliminare il riferimento a una tariffa convenzionale sia in ragione dei nuovi criteri di determinazione tariffaria stabiliti dalla direttiva Recast e dalla normativa di recepimento sia in ragione del fatto che il servizio di cui trattasi è reso da operatori d’impianto diversi da RFI”*. RFI si è, inoltre, dichiarata disponibile *“a valle della definizione del quadro regolatorio concernente i criteri di determinazione tariffaria dei servizi, a pubblicare nel PIR anche le tariffe dei servizi prodotti da soggetti diversi da RFI stessa”*
7. Nella stessa sede RFI ha, infine, rilevato di non essere a conoscenza di controversie o contenziosi riguardanti l’imputazione dei costi concernenti il servizio reso a partire dal mese di marzo 2015, esprimendo la propria disponibilità *“a trasmettere all’Autorità la documentazione relativa ai costi degli interventi di sgombero effettuati dalle imprese ferroviarie nel corso del 2015”*. Quest’ultima documentazione è stata trasmessa da RFI con nota prot. RFI-AD\A0011\P\2015\0003231 del 2 dicembre 2015, assunta agli atti dell’Autorità al prot. n. 7801/2015.
8. L’Ufficio Vigilanza e sanzioni, con nota dell’11 dicembre 2015, ha chiesto a RFI la trasmissione di ulteriori informazioni in merito ai dati riportati nella tabella allegata alla nota di RFI datata 2 dicembre 2015, richiesta a cui RFI ha dato riscontro con nota dell’11 gennaio 2016, nella quale ha dichiarato che tutti gli interventi di soccorso riportati nella tabella costituente l’allegato 1 della nota in questione sono stati eseguiti sulla infrastruttura convenzionale.
9. Nella tabella da ultimo citata RFI ha riportato distintamente gli interventi effettuati con locomotore di soccorso ovvero con carro soccorso.
10. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie, l’Ufficio Vigilanza e sanzioni ha rilevato, al riguardo, che, su 21 interventi effettuati con locomotore di soccorso, 13 interventi risultano con un costo pari o inferiore all’importo di 1.800 euro, corrispondente alla tariffa a corpo prevista nel par. 6.3.4 del PIR 2015 - edizione dicembre 2014 per ciascun intervento per lo sgombero su infrastruttura convenzionale, effettuato con locomotive/convogli di riserva di altra IF estranea alla causa d’ingombro.
11. Dai dati riportati nella tabella trasmessa da RFI risulta un costo medio di intervento con locomotore di soccorso pari a 1.642,67 euro che, pur essendo inferiore rispetto alla preesistente tariffa di 1.800 euro, è tuttavia superiore al costo medio pari ad euro di 1.225 euro, dichiarato da RFI nella nota del 28 settembre 2015.

12. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è, inoltre, osservato, in merito alla valutazione della condotta contestata a RFI, come la fissazione delle tariffe, che sarebbe dovuta avvenire nel PIR 2015 con l'edizione marzo 2015 - pubblicata sul sito internet di RFI in data 4 marzo 2015 - non sia stata effettuata neppure con l'edizione giugno 2015, pubblicata in data 30 giugno 2015.
13. Si è poi rilevato che, ai fini della fissazione delle tariffe, RFI avrebbe potuto e dovuto svolgere una indagine specifica, acquisendo i dati necessari dalle imprese ferroviarie, tenuto conto delle funzioni e dei poteri assegnati dalla normativa *ratione temporis* vigente al gestore dell'infrastruttura, che, “*in caso di emergenza, ovvero di guasti che rendano l'infrastruttura temporaneamente inutilizzabile*”, può “*richiedere alle imprese ferroviarie...di mettere a disposizione risorse al fine di coadiuvarlo nel ripristino della normalità*” (articolo 12, comma 2, del decreto legislativo n. 188/2003).
14. Si è, infine, evidenziato che l'articolo 13, comma 2, lett. h), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico”, entrato in vigore il 25 luglio 2015, inserisce tra i servizi, non rientranti nel pacchetto minimo di accesso, che gli operatori di impianto devono fornire alle imprese ferroviarie a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, gli impianti e le attrezzature di soccorso. Per tali servizi l'allegato V, lett. f), al predetto decreto legislativo prescrive che gli operatori degli impianti forniscano informazioni sui corrispettivi di accesso agli stessi. Pertanto, a decorrere dall'entrata in vigore del d.lgs. n. 112/2015, la fissazione delle tariffe compete agli operatori degli impianti di servizio.
15. Sulla base di quanto precede, si è ritenuto che RFI non avesse ottemperato alla misura in esame nel periodo compreso tra la pubblicazione del PIR 2015 edizione marzo 2015 (avvenuta in data 5 marzo 2015, data di scadenza dei 90 + 30 giorni previsti dalla delibera n. 70/2014) e la data del 25 luglio 2015.

Argomentazioni di RFI

16. In occasione dell'audizione dinanzi al Consiglio, svoltasi in data 2 marzo 2016, i rappresentanti di RFI hanno evidenziato che l'eliminazione delle tariffe dal PIR pubblicato a marzo 2015 è derivata proprio dalla necessità di ottemperare alla misura 4.6.1 della delibera n. 70/2014, e in particolare al principio di orientamento ai costi in essa contenuto, costi dei quali RFI non è a conoscenza, in quanto sostenuti dalle imprese ferroviarie operanti in attività di soccorso.
17. RFI ha osservato che la maggiore onerosità media degli interventi di sgombero, risultante dai dati forniti da RFI nella nota dell'11 gennaio 2016, rispetto a quanto dichiarato nell'audizione del 29 ottobre 2015, è dovuta al verificarsi di interventi di sgombero più onerosi nel corso degli ultimi mesi del 2015.
18. RFI ha sottolineato che il comma 2 dell'articolo 12 del d.lgs. 188/2003, richiamato nelle risultanze istruttorie, attiene soltanto al ruolo di coordinamento degli interventi di sgombero affidato al Gestore dell'infrastruttura, e non alla definizione dei corrispettivi relativi a tali interventi, evidenziando che, per dare attuazione alla misura in esame, mediante il PIR pubblicato a marzo 2015, a tutela del principio di trasparenza dei costi, era stata richiesta documentazione dettagliata alle imprese ferroviarie.
19. RFI ha, infine, osservato che la nuova disciplina introdotta dal d.lgs. n. 112/2015 in materia, che ha attribuito “alle imprese ferroviarie, in quanto operatori di impianto, la fissazione delle tariffe per gli interventi di sgombero”, era già contenuta nella Direttiva 2012/34/UE. Detta Direttiva, già vigente nel

periodo oggetto di contestazione cui fanno riferimento le risultanze istruttorie, non offriva, secondo RFI, margini di discrezionalità agli Stati membri in ordine al recepimento della previsione di cui trattasi nell’ambito dell’ordinamento nazionale.

Valutazione

20. Non è accoglibile la giustificazione addotta da RFI in merito alla eliminazione delle tariffe nel PIR, basata sulla mancata conoscenza dei costi sostenuti dalle imprese ferroviarie operanti in attività di soccorso. Proprio in virtù del ruolo di coordinamento dell’esecuzione degli interventi di sgombero, previsto dal comma 2 dell’articolo 12 del d.lgs. 188/2003, il gestore dell’infrastruttura avrebbe potuto acquisire dalle suddette imprese ferroviarie i dati occorrenti per la fissazione delle tariffe, così da dare piena ottemperanza alla misura 4.6.1 della delibera n. 70/2014, in conformità con le finalità perseguitate dalla misura stessa. Quest’ultima demanda, infatti, al gestore dell’infrastruttura una riorganizzazione delle procedure di sgombero *“orientata, da un lato, alla riduzione dei costi complessivi a carico delle IF, dall’altro ad una gestione più efficace ed efficiente delle attività di sgombero”*.
 21. Deve nondimeno osservarsi che, in base a quanto segnalato da RFI in sede di audizione dinanzi al Consiglio, è emerso che dai dati riportati da RFI nella nota dell’11 gennaio 2016, risulta un costo medio pari a euro 1.607,30 per intervento di sgombero con locomotore di soccorso, relativamente al periodo precedente la nota del 28 settembre 2015, richiamata da RFI nell’audizione del 29 ottobre 2015. Tale importo, benché superiore all’ammontare medio di 1.225 euro, dichiarato da RFI nella nota del 28 settembre 2015, è comunque inferiore al costo medio di euro 1.642,67 euro, relativo agli interventi di sgombero effettuati nell’intero arco temporale considerato nella nota dell’11 gennaio 2016.
 22. Occorre, inoltre, tenere conto del breve arco temporale (compreso tra il 4 marzo e il 25 luglio 2015) interessato dalla condotta di RFI e della sua non ripetibilità, a seguito dell’entrata in vigore della nuova normativa dettata dal d.lgs. 112/2015.
 23. Va altresì considerato che, dai dati riportati nella nota dell’11 gennaio 2016, risulta che il fatto ascritto a RFI ha riguardato, in concreto, un numero piuttosto circoscritto di interventi con locomotore di soccorso, il cui costo unitario medio è risultato inferiore all’importo di 1.800 euro, corrispondente alla tariffa a corpo prevista nel par. 6.3.4 del PIR 2015 - edizione dicembre 2014. Pertanto la condotta di RFI, considerata nel suo complesso, non si è disallineata dall’obiettivo sotteso alla misura 4.6.1, inherente *“alla riduzione dei costi complessivi a carico delle IF”*.
 24. In base alle considerazioni che precedono, con particolare riferimento a quanto emerso dall’audizione finale dinanzi al Consiglio, si rileva che non è stato sostanzialmente pregiudicato il bene giuridico protetto dalla misura 4.6.1 lett. d), per cui sussistono i presupposti per l’archiviazione della contestazione riguardante la violazione della misura in parola.
-
- II. **Misura 5.6.1, lett. b)**, che, con riferimento alla rimodulazione del sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, prevede la *“neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato, da perseguire attraverso il calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato, applicando percentuali decrescenti all’aumentare del canone”*.

Violazione contestata dall'Autorità e relative risultanze istruttorie.

25. L'inottemperanza contestata a RFI in relazione alla suddetta previsione è la seguente: *"Il nuovo sistema di penali-franchigie favorisce ancora la concentrazione del mercato, in quanto dall'esame dei dati forniti da RFI e basati sull'anno 2014, risulta che Trenitalia Cargo verrebbe a sostenere con il nuovo sistema il 54% del totale delle penali, calcolate al netto delle franchigie, gravanti sul trasporto merci, percentuale non allineata con quella del 62%, imputabile alla stessa Trenitalia Cargo sul totale delle penali calcolate al lordo delle franchigie".*
26. Nella già citata nota del 28 settembre 2015, RFI ha osservato che, per la rete tradizionale, sono stati individuati 3 *cluster* di imprese ferroviarie per il settore viaggiatori e 3 *cluster* per il settore merci, prendendo a riferimento il canone annuo contrattualizzato da ciascuna IF nell'anno 2014. In base al valore del contratto è stata quindi operata la *clusterizzazione* in tre categorie di IF, associate ad altrettanti livelli di franchigia (pari al 6%, 5% e 4% per il settore merci) decrescenti all'aumentare del valore del canone contrattuale corrispondente a ciascun *cluster*.
27. Nella predetta nota, muovendo dal presupposto che l'impresa avente una rilevante quota di mercato sarebbe avvantaggiata solo se messa nelle condizioni di porre in essere soppressioni oltre un limite fisiologico rispetto al traffico programmato senza incorrere in penali, RFI ha altresì evidenziato che con il nuovo sistema penali/franchigie, calibrato *"con lo scopo di preservare le imprese più virtuose e penalizzare quelle meno efficienti"*, tale evenienza non andrebbe a concretizzarsi. Ciò in quanto l'impresa con maggiori quote di mercato, qualora superasse il limite fisiologico di soppressioni, incorrerebbe, al pari delle altre imprese, nel pagamento delle penali. A tale riguardo RFI ha precisato che dalle simulazioni sintetizzate nella propria nota emerge come *"a fronte di un livello di soppressione del 10% del traffico programmato"*, *"l'articolazione delle franchigie condurrebbe ad una sterilizzazione delle penali per tutte le categorie di cluster di IF"* e che *"all'aumentare del livello di soppressione, l'IF con maggiore potere di mercato subirebbe un livello di imputazione di penali proporzionalmente superiore rispetto ad altre IF appartenenti a cluster differenti"*.
28. In occasione dell'audizione del 29 ottobre 2015, svolta presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni, RFI ha rilevato che *"il sistema di penali-franchigie va valutato non in relazione ai dati di simulazione relativi al 2014, bensì in relazione agli elementi su cui è basata l'architettura dello stesso"*, e in particolare *"tenendo conto degli effetti che si producono sui diversi clusters di imprese ferroviarie rispetto a percentuali identiche di soppressioni"*, richiamando le simulazioni riportate nella nota del 28 settembre 2015.
29. In sede di audizione, il responsabile del procedimento ha richiesto a RFI di fornire i dati di simulazione relativi al 2015, disaggregandoli per singola impresa ferroviaria.
30. Con nota del 5 novembre 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 5582/2015, RFI ha trasmesso i dati richiesti, riportati in un prospetto relativo al nuovo sistema penali/franchigie come disciplinato dal PIR 2015 edizione ottobre 2015, con proiezione su base annua e distinzione tra rete tradizionale e rete Alta Velocità.
31. A seguito della specifica richiesta di informazioni, contenuta nella nota dell'Autorità datata 11 dicembre 2015, RFI ha trasmesso in formato elaborabile le tabelle contenenti i dati sottostanti ai grafici da 1 a 5 riportati nella propria nota del 28 settembre 2015.

32. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è rilevato, innanzitutto, che, secondo le elaborazioni svolte dagli Uffici dell'Autorità, i dati trasmessi da RFI con la nota da ultimo citata risultano coerenti con i dati di simulazione precedentemente inviati dalla stessa RFI.
33. Si è, inoltre, osservato che il criterio di “*neutralità rispetto al grado di concentrazione del mercato*”, prescritto dalla lettera b) della misura 5.6.1 della delibera n. 70/2014, è illustrato nell'ultimo capoverso della sezione 5.5 della delibera in parola, in cui viene rilevata “*una situazione oggettiva che, per la quota di penali alle quali si applica la franchigia, vede sempre debitrici di penali al GI le imprese merci di medie/piccole dimensioni mentre invece l'impresa che detiene la quota di mercato più ampia non registra sistematicamente alcuna penale. Dai dati forniti da RFI emergerebbe che la previsione di una franchigia nelle modalità di cui al PIR possa avere l'effetto di favorire le imprese grandi rispetto alle piccole*. Nella nota 22, a pie' di pagina 22 dell'Allegato alla delibera, si puntualizza che “*I dati forniti da RFI, relativi alle penali imputate alle IF merci e alle franchigie spettanti, confermano che la franchigia, per come viene attualmente calcolata, costituisce una misura non neutrale rispetto al grado di concentrazione del mercato. Per il 2014, RFI stima un ammontare complessivo di penali, nel trasporto merci, di gran lunga inferiore all'importo che si ottiene sommando le franchigie spettanti a tutte le imprese. Ciò implica che se fossimo in un settore monopolistico e gli importi citati si riferissero pertanto ad una singola impresa, le penali sarebbero ampiamente coperte dalla franchigia*”.
34. Il predetto criterio di “neutralità”, secondo quanto prescritto dalla misura in esame, deve essere dunque perseguito mediante un sistema che preveda percentuali di franchigia decrescenti all'aumentare del canone (sinteticamente definibile come “*regressività della franchigia*”).
35. Dalla contestazione mossa con la delibera 64/2015 a RFI, risulta che, sulla base dei dati da quest'ultima forniti (simulazione basata sulle soppressioni verificatesi nell'anno 2014), se non vi fossero franchigie, all'impresa dominante nel settore merci verrebbe imputata una quota percentuale (pari al 62%) del totale delle penali lorde imputabili alle imprese ferroviarie del settore, maggiore della quota percentuale (pari al 54%) delle penali nette che detta impresa dominante paga effettivamente rispetto al totale delle penali nette a carico delle imprese.
36. L'applicazione dell'indicatore costituito dalla divergenza tra quote di penali addebitate all'IF dominante, calcolate al netto e al lordo delle franchigie, utilizzato nella delibera n. 64/2015 per verificare la “*distorsività*” della franchigia - intesa come allontanamento dalla condizione di “*neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato*” - fa emergere che, con il nuovo sistema, sulla base dei dati di simulazione forniti da RFI - con la nota del 30 aprile 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 2017/2015, successivamente integrata con la nota del 9 giugno 2015, assunta al prot. n. 2951/2015 - la franchigia mantenga un effetto distorsivo, anche se minore rispetto al sistema precedente. Come evidenziato nella delibera n. 70/2014, infatti, quest'ultimo, “*per la quota di penali alle quali si applica la franchigia*”, vedeva “*sempre debitrici di penali al GI le imprese merci di medie/piccole dimensioni*”, mentre l'impresa che detiene la quota di mercato più ampia non subiva alcuna penale. Dalle simulazioni di RFI emerge come l'impresa dominante, pur pagando ora delle penali, tragga dalla franchigia un effetto più vantaggioso rispetto alle altre IF merci prese nel loro insieme.
37. Il perdurante carattere distorsivo della franchigia emerge anche dalle elaborazioni effettuate dall'Ufficio Accesso alle Infrastrutture dell'Autorità utilizzando l'indicatore di cui alla delibera n. 70/2014 (divergenza tra le penali al netto delle franchigie che verrebbero addebitate se ci trovassimo in un

settore monopolistico, e le penali nette effettivamente addebitate nell'attuale situazione non monopolistica).

38. Calcolando quest'ultimo indicatore sulla base dei dati della simulazione forniti da RFI con le note del 30 aprile e del 9 giugno 2015, si giunge, infatti, al risultato che l'ammontare del totale delle penali nette a carico delle imprese merci, pari a euro 986.831,24, risulta maggiore rispetto alle penali a carico dell'ipotetica impresa monopolista, pari a euro 939.101,17, con una differenza di euro 47.730,07.
39. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie, inoltre, si è osservato che entrambi gli indicatori di cui ai punti precedenti hanno evidenziato una distorsività maggiore - analoga a quella rilevata nel sistema previgente - se applicati ai dati inviati da RFI con la nota del 5 novembre 2015 e basati sulla proiezione sull'intero anno 2015 dei dati effettivamente registrati nel corso del primo semestre dell'anno in questione:
 - a) indicatore di cui alla delibera n. 64/2015: quota di penali al lordo delle franchigie addebitate a Trenitalia Cargo (pari al 63%) > quota di penali al netto delle franchigie addebitate a Trenitalia Cargo (pari allo 0 %);
 - b) indicatore di cui alla nota 22 della delibera n. 70/2014: penali nette a carico della IF monopolista (euro 0,00) < penali nette a carico delle IF merci (euro 99.160,81).
40. Il nuovo sistema di franchigie non tiene conto della variabilità della percentuale di soppressioni, e della conseguente variabilità della percentuale di penali lorde, sia tra diverse IF che, con riferimento alla stessa IF, nel corso degli anni. E' proprio tale variabilità a generare, in presenza di franchigie, l'effetto distorsivo che la delibera n. 70/2014 ha inteso sterilizzare attraverso la regressività della franchigia stessa.
41. La predetta variabilità può, infatti, manifestarsi sotto due profili diversi:
 - a) variabilità tra diverse IF: se, per un dato anno, le IF hanno diverse percentuali di penali (al lordo della franchigia) sul canone contrattualizzato, potrebbe accadere che per una ipotetica impresa IF_A la percentuale di penale sia superiore alla percentuale di franchigia (e dunque IF_A dovrà pagare penali nette, cioè la differenza tra penali lorde e franchigia) e che per una ipotetica IF_B la prima sia inferiore alla seconda (nel qual caso una parte della franchigia di IF_B resterà, per così dire, "inutilizzata"). Ciò implica che una eventuale fusione di tali imprese in un'unica impresa comporterebbe il vantaggio, per quest'ultima, di poter utilizzare la parte di franchigia "inutilizzata" di IF_B per coprire le penali di IF_A ; a questo meccanismo si riferisce la nota 22 apposta a pag. 22 della delibera n. 70/2014, sopra citata;
 - b) variabilità, con riferimento alla stessa IF, nel corso degli anni: gli eventi che possono indurre l'IF a sopprimere un treno possono risultare, almeno in parte, imprevedibili e tra loro non correlati (nella delibera n. 70/2015 si cita l'esempio di un guasto del treno o della perdita di una commessa). E' probabile che la frequenza di tali eventi subirà oscillazioni più ampie, da un anno all'altro, per una IF di piccole dimensioni che per una IF di grandi dimensioni; per l'IF di piccole dimensioni potrà pertanto verificarsi più facilmente che in alcuni anni la franchigia sia insufficiente a coprire le penali, ed in altri resti "inutilizzata".
42. La simulazione presentata da RFI nella richiamata nota del 28 settembre 2015 non ha tenuto conto di tale duplice profilo di variabilità, e dunque appare inadeguata a simulare realisticamente l'impatto del nuovo sistema sulle IF.

43. Inoltre RFI non ha chiarito adeguatamente i criteri e la metodologia in base ai quali ha differenziato le percentuali di franchigia.
44. RFI ha, infatti, sostenuto, nelle proprie difese, di aver calibrato tali percentuali in modo da preservare dall'applicazione di penali le IF con una percentuale di soppressioni inferiore o uguale ad un livello "fisiologico", considerato omogeneo per tutte le IF del settore merci (10 %) da un lato, e del settore viaggiatori (5 %) dall'altro.
45. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie, tuttavia, si è osservato che se questo fosse stato l'unico principio sulla cui base fissare le percentuali di franchigia, il principio in questione sarebbe stato attuabile fissando un'unica percentuale di franchigia uguale per tutte le IF del settore merci, ed un'unica percentuale per tutte le IF del settore viaggiatori, come nel precedente sistema. Infatti, ad una data percentuale di soppressioni corrisponde, tendenzialmente, una stessa percentuale di penali al lordo della franchigia, dalla cui applicazione le IF potrebbero essere preservate fissando una percentuale di franchigia unica, uguale per tutte.
46. Si è peraltro rilevato che alcune tipologie di soppressione sono sanzionate con penali più elevate: in particolare, le soppressioni di tracce su infrastruttura a capacità limitata e le soppressioni non comunicate preventivamente (sezione 4.6 del PIR). Inoltre la prima percentuale è calcolata rispetto al traffico programmato, mentre la seconda rispetto al valore del contratto, ed il rapporto tra programmato e contrattualizzato non è identico tra impresa e impresa. Dalla nota di RFI del 28 settembre 2015 non risulta, tuttavia, che le percentuali di franchigia siano state differenziate per tenere conto della diversa distribuzione, tra un *cluster* e l'altro, delle tipologie di soppressione, o del diverso rapporto tra traffico programmato e contrattualizzato.
47. Si è quindi evidenziato che i criteri esposti da RFI non giustifichino adeguatamente la differenziazione delle percentuali di franchigia da essa utilizzata.
48. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie si sono tratte le seguenti conclusioni circa l'inottemperanza alla misura 5.6.1, lett. b della delibera n.70/2014.
49. In primo luogo, la determinazione delle percentuali di franchigia, ovvero del grado di regressività della franchigia, non è stata effettuata da RFI in modo da perseguire un sistema neutrale rispetto al grado di concentrazione del mercato, come richiesto dalla lettera b) della misura 5.6.1. Se lo fosse stata, gli indicatori di distorsività richiamati dalle delibere nn. 70/2014 e 64/2015 e applicati ai dati utilizzati da RFI stessa per calibrare i parametri del sistema, avrebbero dovuto avere valore nullo.
50. Si è osservato, inoltre, che l'inottemperanza riguarda anche la stessa metodologia utilizzata da RFI per calibrare il grado di regressività della franchigia. Data la variabilità della percentuale di penali lorde, sarebbe stato più corretto calibrare le percentuali di franchigia sulla base dell'analisi di una serie di anni, e non di un solo anno (come ha, invece, fatto RFI), in modo da soddisfare adeguati indicatori preventivamente definiti, in linea con quanto previsto dalla delibera n. 70/2014.
51. Si è rilevato che, in ogni caso, essendo l'analisi di RFI basata sui dati riguardanti il solo anno 2014, le percentuali di franchigia avrebbero dovuto essere calibrate in modo da assicurare la neutralità del sistema almeno per tale anno. Invece, come sopra evidenziato, il sistema risulta non neutrale con riferimento al 2014.

Argomentazioni di RFI

52. I rappresentanti di RFI, in sede di audizione dinanzi al Consiglio, con riguardo alla parte delle risultanze istruttorie in cui si fa riferimento alla necessità di basarsi su dati storici, hanno osservato che questi ultimi sono stati presi in considerazione ai fini della definizione della soglia “fisiologica” di soppressioni del 10%. Secondo RFI, una simulazione degli effetti del nuovo sistema penali-franchigie, fondata sui dati storici, non avrebbe prodotto risultati particolarmente meritevoli di apprezzamento, considerando che il livello di disdette e soppressioni negli anni precedenti era basato su un sistema di penali e franchigie completamente diverso e senz’altro poco efficace in termini di deterrenza rispetto a comportamenti poco virtuosi.
53. RFI si è dichiarata disponibile, qualora l’Autorità ritenga che i *cluster* stabiliti dalla stessa non rispondano pienamente alle finalità sottese alla misura, a valutarne una modifica nell’ambito della proposta di aggiornamento del PIR.
54. Per illustrare le proprie argomentazioni, RFI ha presentato, in sede di audizione, documentazione da cui risulta che, a fronte di un livello di soppressione di tracce orarie nella misura del 10% del traffico programmato, individuato da RFI quale limite fisiologico di soppressione, per tutte e tre le categorie di imprese del settore merci la percentuale di penale rispetto al valore di contratto è pari a zero, in quanto sterilizzata dalle franchigie. A fronte di soppressioni eccedenti il limite del 10%, suddivise in ulteriori tre livelli (20%, 30% e 40%) del traffico programmato, all’impresa con la maggiore quota di mercato verrebbero addebitate, al netto delle franchigie, percentuali di penale rispetto al valore di contratto che, per ciascun livello di soppressione, sono superiori rispetto alle percentuali di penali a carico delle imprese rientranti negli altri *cluster* di mercato.
55. RFI ha evidenziato ulteriormente come sia improbabile il verificarsi, in concreto, dell’ipotesi che un’impresa ferroviaria media, titolare di un contratto del valore di euro 5.702.638, che realizzò in corso d’anno soppressioni corrispondenti a penali lorde per euro 342.158, ricorra all’istituto della fusione per evitare di pagare a fine anno penali nette, il cui importo, grazie alla franchigia di euro 305.132 prevista dal sistema, ammonterebbe a euro 37.026.

Valutazione

56. Si ribadisce, in primo luogo, come sia necessaria, ai fini dell’elaborazione del sistema penali-franchigie, una simulazione fondata su una serie storica di dati pluriennali, dovendosi tenere conto della variabilità delle soppressioni, alla quale è riconducibile la distorsività della franchigia che la delibera n. 70/2014 ha inteso neutralizzare. La variabilità riguardante la percentuale di soppressioni di una singola impresa ferroviaria non può essere misurata se non esaminando dati pluriennali. Per quanto concerne la variabilità tra diverse imprese, un’analisi svolta su più anni consente di pervenire a risultati più attendibili rispetto a un esame condotto su di un singolo anno. Per tale ragione non è sufficiente prendere in considerazione i dati storici, come dichiarato da RFI, solo ai fini della definizione della soglia “fisiologica” di soppressioni del 10%.
57. Non è poi condivisibile la tesi di RFI secondo la quale, stante la diversità del sistema di penali e franchigie preesistente e la sua scarsa efficacia deterrente, l’esame dei dati storici non avrebbe prodotto risultati “meritevoli di apprezzamento”. Quand’anche si ritenga che il comportamento delle imprese ferroviarie

sia influenzabile dall'assetto del sistema penali-franchigie, resta il fatto che l'analisi della variabilità del comportamento delle imprese in termini di soppressioni sia maggiormente attendibile se condotta su una pluralità di anni. Va altresì considerato che la stessa RFI ha basato la propria simulazione su un solo anno, il 2014, in cui la deterrenza del sistema, nel settore merci, è stata minima: nel 2014, infatti, si prevedeva per tutte le soppressioni una franchigia unica del 20%, già contemplata in precedenza, ma non in via generalizzata, in quanto detta franchigia, prima del 2014, non si applicava alle soppressioni non preventivamente comunicate dalle imprese.

58. Le argomentazioni di RFI, come da ultimo integrate in sede di audizione, pongono in rilievo il rispetto delle prescrizioni della misura 5.6.1 lett. b in ordine al *"calcolo della franchigia per scaglioni di canone contrattualizzato"* e all'applicazione di *"percentuali decrescenti all'aumentare del canone"*, senza, però chiarire adeguatamente, i criteri e la metodologia in base ai quali sono state differenziate le percentuali di franchigia del 6%, 5% e 4%.
59. Le difese di RFI, inoltre, non infirmano quanto rilevato nell'atto di avvio del procedimento e nella comunicazione delle risultanze istruttorie in merito all'inosservanza del nucleo sostanziale della misura, costituito dalla *"neutralità del sistema rispetto al grado di concentrazione del mercato"* nel settore merci, alla luce degli indicatori di distorsività di cui alle delibere n. 70/2014 e n. 64/2015.
60. Dai dati di simulazione basati sull'anno 2014 emerge, infatti, come la distorsività del sistema, non ponendo a carico dell'impresa dominante la stessa quota percentuale di penali sul totale delle penali al lordo e al netto della franchigia, sposti da essa verso le altre imprese del settore merci una quota pari all'8% (per un importo di euro 78.946,50) del totale delle penali nette a carico dell'insieme degli operatori. Dai dati di simulazione concernenti il 2015, trasmessi da RFI con la nota del 5 novembre 2015, emerge che tale quota aumenta sino al 66% (per un ammontare di euro 62.370) e che l'*incumbent* non paga alcuna penale.
61. La distorsività del sistema penali-franchigie, pur avendo, allo stato, un impatto circoscritto, ma comunque apprezzabile, sulla struttura del mercato, può, inoltre, nel lungo periodo, orientare le imprese verso la scelta di assumere dimensioni superiori a quelle che sarebbero ottimali sulla base di fattori strettamente tecnico-economico.
62. Alla luce di quanto precede, le argomentazioni di RFI non possono essere accolte e sussistono pertanto i presupposti per sanzionare l'inottemperanza alla misura 5.6.1, lett b) della delibera n. 70/2014, con riserva di avviare un autonomo e apposito procedimento diretto a ordinare a RFI, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lett f) del d.l. n. 201/2011, le opportune misure di ripristino rispetto alla misura 5.6.1 lett. b) della delibera n. 70/2014.

- III. **Misura 5.6.1, lett. c)**, che, con riguardo al sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce, prevede il *"rispetto della specificità dei servizi, mantenendo la differenziazione delle franchigie fra servizi viaggiatori e servizi merci e specificando esplicitamente la non cumulabilità delle due franchigie"*.

Violazione contestata dall'Autorità e relative risultanze istruttorie.

63. L'inottemperanza contestata a RFI in relazione a tale previsione è la seguente: *"non si evince dall'attuale formulazione del PIR che sussista il divieto di cumulo delle franchigie nel caso in cui sia stipulato un contratto di utilizzo che copra sia il trasporto merci che viaggiatori"*.
64. In occasione dell'audizione del 4 marzo 2015, RFI ha dichiarato di impegnarsi a *"esplicitare la non cumulabilità delle franchigie tra servizi passeggeri e servizi merci nell'edizione del PIR di prossima pubblicazione"*.
65. In sede di audizione del 7 maggio 2015, RFI ha rilevato come nel paragrafo 4.6.3 del PIR si specificasse che la franchigia non è cumulabile tra diversi contratti aventi ad oggetto servizi di trasporto passeggeri e merci, precisando che *"nel caso di impresa che svolga entrambe le tipologie di servizio, i contratti sono diversi per il comparto viaggiatori e il comparto merci, tenuto anche conto di quanto previsto dal d.lgs. 188/2003, articolo 5, comma 2"*. RFI ha inoltre richiamato l'articolo 2 del contratto tipo di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, osservando che l'indicazione delle varie opzioni di tipologia di servizio costituiscono un mero riferimento e che *"in occasione della stipula del singolo contratto viene specificata la tipologia di servizio tra le varie alternative"*.
66. Con la nota del 28 settembre 2015 RFI ha dichiarato che *"la non cumulabilità delle franchigie in favore delle IF che sottoscrivono più contratti di utilizzo aventi ad oggetto tipologie di servizi differenti è sempre stata applicata dal Gestore anche prima della specifica misura"* impartita dall'Autorità, evidenziando di avere inserito nel PIR, in ottemperanza a quanto prescritto dalla misura 5.6.1 lett. c) la seguente frase: *"qualora una IF sottoscriva più di un contratto la franchigia non è cumulabile"*. Inoltre RFI ha rilevato come la circostanza che una IF sottoscriva un unico contratto con diverse tipologie di servizi *"non è mai stata possibile in quanto sarebbe stata contraria al principio della separazione contabile contenuto nell'allora vigente articolo 5 del D.lgs 188/03"*, venendo quindi meno *ab origine* la possibilità che un contratto possa beneficiare di due franchigie. Infine RFI ha affermato che *"già nel prossimo aggiornamento straordinario del PIR 2015, espliciterà con maggiore chiarezza la non cumulabilità della franchigia nella fattispecie qui esaminata"*.
67. In occasione dell'audizione del 29 ottobre 2015, RFI, richiamandosi alla predetta nota, ha fatto presente di avere inserito nel PIR 2015 (edizione ottobre 2015), al paragrafo 4.6.3, la seguente precisazione: *"Qualora un'IF sottoscriva più di un contratto, stante l'impossibilità di una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci, la franchigia non è cumulabile"*.
68. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è evidenziato che RFI ha inserito nelle edizioni di marzo 2015 del PIR 2014 e del PIR 2015, al paragrafo 4.6.3, la seguente previsione: *"Qualora una IF sottoscriva più di un contratto la franchigia non è cumulabile"*.
69. Si è osservato, inoltre, che l'inciso riguardante *"l'impossibilità di una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci"* risulta riportato nel PIR 2015 (edizione ottobre 2015), al paragrafo 4.6.3. Tale indicazione è presente anche nell'omologo paragrafo del PIR 2014 (edizione ottobre 2015).
70. Al fine di completare l'attività istruttoria l'Ufficio Vigilanza e Sanzioni ha ritenuto necessario acquisire informazioni ed ulteriori elementi di valutazione richiedendo a RFI, con la nota prot. n. 8004/2015 dell'11 dicembre 2015, di fornire copia dei contratti di utilizzo stipulati, per l'anno 2015, dalle Imprese ferroviarie che esercitano sia trasporto passeggeri che trasporto merci.

71. Dalla documentazione allegata da RFI alla nota dell'11 gennaio 2016, è emerso come non vi fossero contratti aventi ad oggetto cumulativamente il trasporto passeggeri e il trasporto merci.
72. In merito alla valutazione della condotta contestata a RFI, si è, comunque, rilevato che l'obbligo di separazione contabile previsto dall'articolo 5 del d.lgs. n. 188/2003 (confermato dall'articolo 5 del d.lgs. n. 112/2015), non comporta necessariamente l'impossibilità, per l'impresa ferroviaria, di concludere con il gestore dell'infrastruttura un unico contratto relativamente al trasporto merci e passeggeri, né l'impossibilità di cumulare le corrispondenti franchigie. Si è quindi osservato che proprio per tale ragione la misura 5.6.1. lett c) della delibera n. 70/2014 ha espressamente prescritto al gestore di specificare in modo esplicito la non cumulabilità delle due franchigie.
73. Alla luce di quanto precede, nella comunicazione delle risultanze istruttorie, è stato rilevato l'inadempimento della misura in esame nel periodo compreso tra il giorno 5 marzo 2015 (data di scadenza dei 90 + 30 giorni previsti dalla delibera n. 70/2014, in cui risultavano pubblicati il PIR 2014 e il PIR 2015, edizione marzo 2015) e la pubblicazione, avvenuta in data 21 ottobre 2015, del PIR 2014 e del PIR 2015, edizione ottobre 2015.

Argomentazioni di RFI

74. In occasione dell'audizione dinanzi al Consiglio, i rappresentanti di RFI hanno ribadito quanto già affermato nella nota del 28 settembre 2015, in merito al fatto che RFI non ha mai consentito per prassi consolidata la stipulazione di un unico contratto di utilizzo per le due tipologie di servizio (merci e passeggeri).
75. RFI ha rilevato come l'obbligo di separazione contabile previsto dalle direttive comunitarie e dalla normativa di recepimento implica la necessità, per l'impresa ferroviaria che svolge sia il trasporto passeggeri che quello merci, di documentare in modo separato le fonti contrattuali da cui derivano le spese, e dunque di stipulare contratti di utilizzo distinti.
76. RFI ha dichiarato che, fermo restando quanto sopra, ha ottemperato alla misura sin dal PIR di marzo 2015 prevedendo la non cumulabilità delle franchigie laddove un'IF proceda alla sottoscrizione di più contratti. I rappresentanti di RFI hanno rilevato che *"per prassi consolidata e alla stregua del disposto dell'articolo 5 del d.lgs. 188/2003"*, si è data per assodata l'impossibilità per un'impresa ferroviaria di sottoscrivere un unico contratto cumulativo per più servizi.
77. La regola introdotta nel PIR a marzo 2015 va riferita al caso di un'impresa ferroviaria operante in settori differenti, nei confronti della quale era ed è impedita la possibilità di sottoscrivere un unico contratto. RFI ha in proposito evidenziato come la modifica riportata nel PIR di ottobre 2015 non sia configurabile come tardiva ottemperanza, *"essendo viceversa riconducibile a un chiarimento intervenuto con gli Uffici nel corso dell'audizione del 7 maggio 2015"*.

Valutazione

78. Si osserva che la stipulazione, tra RFI e le imprese ferroviarie che effettuano sia il trasporto di merci che quello dei passeggeri, di contratti di utilizzo distinti per tipologia di servizio, risulta confermata dalla documentazione contrattuale trasmessa da RFI in data 11 gennaio 2016.

79. La sottoscrizione di contratti diversi per il trasporto merci e passeggeri - fattispecie per la quale il PIR, sin dall'edizione di marzo 2015, al par. 4.6.3, stabilisce espressamente che "*la franchigia non è cumulabile*", e corrispondente, come dichiarato da RFI in sede di audizione dinnanzi al Consiglio, a una "*prassi consolidata*", - oltre a costituire uno strumento atto a realizzare il principio di separazione contabile *ex articolo 5 del d.lgs. n. 188/2003 (ora articolo 5 del d.lgs. n. 112/2015)*, esclude, di fatto, il caso della stipulazione di un contratto unico per le due tipologie di servizio.
80. L'esplicitazione, contenuta nell'aggiornamento di ottobre del PIR, riguardante "*l'impossibilità di una IF di sottoscrivere un contratto avente per oggetto servizi passeggeri e merci*", pur avendo potuto essere inserita nell'edizione di marzo 2015 del PIR, presidia ulteriormente il rispetto della prescrizione di cui alla misura 5.6.1. lett. c), relativa alla non cumulabilità delle franchigie.
81. Alla luce delle considerazioni che precedono, con particolare riferimento a quanto emerso dall'audizione finale dinnanzi al Consiglio, avendo RFI sostanzialmente rispettato il bene giuridico protetto dalla misura 5.6.1. lett. c) della delibera n. 70/2014, si ravvisano i presupposti per l'archiviazione della contestazione riguardante la violazione della misura in questione.

- IV. **Misura 5.6.1, lett. d)**, che prevede la "*introduzione di un sistema di franchigie per mancata utilizzazione delle tracce anche per i servizi AV, a favore dell'Impresa ferroviaria, basato sugli stessi criteri di cui alla precedente lettera b) ed allineato a quello previsto per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale*".

Violazione contestata dall'Autorità e relative risultanze istruttorie.

82. L'inottemperanza contestata a RFI in relazione alla suddetta misura è la seguente: "*il sistema di franchigie non è allineato in quanto per la rete tradizionale è determinato secondo tre scaglioni (PIR 2014 e PIR 2015 edizione giugno 2015 - Capitolo 4 - parag. 4.6.3), mentre per i servizi AV è articolato in due soli scaglioni, mancando il primo scaglione del 3% (PIR 2014 edizione giugno 2015 - Capitolo 2 - Parte Speciale – parag. C.3; PIR 2015 edizione giugno 2015 - Capitolo 2 - Parte Speciale – parag. 2.C.3)*".
83. In occasione dell'audizione del 7 maggio 2015, RFI ha motivato l'assenza, per i servizi AV, del primo scaglione con l'assenza di imprese destinate a fruirne, rilevando che gli ulteriori due scaglioni del 2% e 1%, nonché le relative soglie, previsti per la rete tradizionale, sono previsti anche per la rete AV.
84. Con la nota del 28 settembre 2015 RFI ha osservato che, qualora avesse previsto per l'infrastruttura AV, così come per la rete a capacità limitata, tre scaglioni di franchigia (pari al 3% per contratti di valore inferiore a 6 milioni di euro, al 2% per i contratti di valore sino a 100 milioni di euro e all'1% per contratti con valore superiore a 100 milioni di euro), "*nessun concreto effetto si sarebbe prodotto nei confronti delle due imprese ferroviarie che attualmente operano nel settore AV: Trenitalia avrebbe beneficiato di una franchigia dell'1% e NTV del 2%, considerati i valori di contratto, rispettivamente pari a circa 185 milioni e a circa 75 milioni di euro*". Secondo RFI non poteva essere mossa alcuna contestazione al suo comportamento, "*considerando il fatto che nessun documento è stato arrecato alle imprese ferroviarie*".

85. In occasione dell'audizione del 29 ottobre 2015, RFI ha ribadito le osservazioni svolte nella nota del 28 settembre 2015, riservandosi di *"trasmettere all'Autorità entro sette giorni dalla data odierna una nota funzionale a un possibile adeguamento del capitolo 2 – parte speciale – paragrafo 2.C.3 del PIR"*.
86. Con la sopra citata nota del 5 novembre 2015, dando seguito a quanto dichiarato in sede di audizione del 29 ottobre 2015, RFI ha manifestato l'intendimento di introdurre nel PIR *"uno scaglione applicativo del 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro"*, mantenendo il meccanismo di determinazione delle franchigie in via progressiva. RFI ha altresì evidenziato che già con l'attuale strutturazione degli scaglioni sono totalmente sterilizzati gli effetti della mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate.
87. In merito alla valutazione della condotta contestata a RFI, nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è fatto riferimento al prospetto allegato alla nota del 5 novembre 2015, relativo al nuovo sistema penali/franchigie, come disciplinato dal PIR 2015 edizione ottobre 2015, con proiezione su base annua e, per quanto d'interesse in questa sede, riferita anche alla rete Alta Velocità.
88. Da tale prospetto si evince che RFI ha provveduto a calcolare la franchigia in modo progressivo, in funzione del valore del contratto sottoscritto con le imprese ferroviarie, applicando:
 - nel caso di Trenitalia, il valore del cui contratto di utilizzo è pari a euro 183.712.462,80, una franchigia pari a euro 2.837.124,63, corrispondente alla somma tra l'importo relativo allo scaglione del 2% (pari a euro 2 milioni) da applicare per la quota del contratto sino a 100 milioni di euro e quello relativo allo scaglione dell'1% (pari a euro 837.124,63) da applicare per la quota residua, pari a euro 83.712.462,80;
 - nel caso di NTV, il valore del cui contratto di utilizzo è pari a euro 72.983.022,96, una franchigia pari a euro 1.459.660,46, corrispondente all'importo relativo allo scaglione del 2%, da applicare per l'intera quota del contratto stesso.Qualora RFI avesse già introdotto lo scaglione del 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro, risulterebbero le seguenti franchigie:
 - per Trenitalia, una franchigia pari a euro 2.897.124,63;
 - per NTV, una franchigia pari a euro 1.519.660,46.
89. Tenuto conto che dal prospetto di cui sopra risultano penali rispettivamente pari ad euro 595.642,02 e ad euro 631.218,33, tanto RFI quanto NTV fruirebbero della neutralizzazione delle penali in questione grazie alle franchigie, anche in mancanza dello scaglione del 3%.
90. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è dato atto che i dati contenuti nei contratti di utilizzo, stipulati, per l'anno 2015, dalle Imprese Ferroviarie che esercitano il trasporto passeggeri sulle linee AV/AC, trasmessi da RFI, su richiesta dell'Autorità, con la già citata nota dell'11 gennaio 2016, risultano coerenti con quelli riportati nel prospetto allegato alla nota di RFI del 5 novembre 2015.
91. Si è evidenziato, tuttavia, che né nel PIR 2015 edizione dicembre 2015, né nel PIR 2017 edizione dicembre 2015 RFI ha dato seguito a quanto dichiarato nella predetta nota del 5 novembre 2015 in merito all'inserimento di uno scaglione del 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro relativi ai servizi AV, in quanto continuano a risultare solo gli scaglioni già previsti in precedenza.
92. Benché la condotta contestata a RFI non abbia arrecato pregiudizio alle due imprese ferroviarie attualmente attive nel settore AV - stante la neutralizzazione delle penali mediante le franchigie - e sebbene non operino, allo stato, nei servizi AV, imprese titolari di un contratto di utilizzo il cui valore sia

inferiore a euro sei milioni, nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è osservato che, comunque, secondo le previsioni del PIR, un'eventuale impresa ferroviaria che entrasse nel settore AV con un contratto di utilizzo di ammontare inferiore a tale valore beneficerebbe di una franchigia per mancata utilizzazione delle tracce pari al 2%, e non al 3%, come invece stabilisce la lett. *d)* della misura 5.6.1.

93. Alla luce del mancato adeguamento del PIR, si è rilevato come RFI non avesse ottemperato alla misura in esame.

Argomentazioni di RFI

94. In sede di audizione dinanzi al Consiglio i rappresentanti di RFI hanno rilevato che il sistema di franchigie elaborato da RFI per la rete AV rispetta la misura 5.6.1, lett. *d)*, in quanto è stato concepito in modo del tutto analogo a quello per la rete tradizionale, assumendo come parametro di riferimento una soglia di soppressioni fisiologica del 5 %.
95. In occasione della suddetta audizione, RFI ha evidenziato che la previsione di un terzo scaglione si riferisca a un caso che, attualmente, risulta più astratto che concreto: un eventuale nuovo entrante, infatti, per rientrare in tale scaglione, dovrebbe essere disporre di un traffico sulla rete AV di soli cinque treni al giorno.
96. RFI ha dichiarato di poter interpretare la misura in questione nel senso che essa richiedesse l'adozione, per il sistema penali-franchigie nella rete AV, degli stessi criteri validi per la rete tradizionale - prescrizione alla quale la stessa RFI ha sostenuto di essersi attenuta - ma non necessariamente dello stesso numero di scaglioni, come meglio illustrato nella diapositiva di riferimento allegata al verbale.
97. In quest'ultima, RFI ha osservato come il sistema sia coerente con l'attuale assetto del mercato, tenendo conto del valore del contratto di Trenitalia (pari a circa euro 185 milioni) e di NTV (pari a circa euro 75 milioni) e del fatto che non sia ipotizzabile il caso di un'impresa ferroviaria titolare di un contratto di utilizzo con valore inferiore a euro sei milioni, in quanto corrisponderebbe a un programma di esercizio tale da non giustificare l'ingresso di tale soggetto nel mercato (circa 5 treni in media al giorno sulla tratta Roma-Milano).
98. RFI ha dichiarato di impegnarsi all'inserimento nella prossima edizione del PIR lo scaglione del 3 % per la rete AV, come peraltro era stato comunicato alle IF con nota del 20 novembre 2015, trasmessa per conoscenza all'Autorità.
99. RFI ha sostenuto di avere correttamente ottemperato alla misura in questione, evidenziando come la propria condotta, anche laddove configurabile come parzialmente difforme rispetto al contenuto della misura medesima, non determini, in ogni caso, alcun documento alle IF interessate, ragion per cui un eventuale ipotetico illecito non potrebbe che essere considerato di particolare tenuità, tenuto conto che il bene giuridico tutelato dalla regolazione è stato sostanzialmente preservato.

Valutazione

100. Le osservazioni di RFI non possono essere accolte, in quanto il capitolo 5 della delibera n. 70/2014, relativo agli *"effetti della mancata contrattualizzazione e/o utilizzazione delle tracce"*, muovendo dal

presupposto che non risultino “evidenti ragioni per un trattamento differenziato tra i due tipi di infrastruttura”, ha previsto espressamente non solo che le penali previste per la rete AV vengano allineate a quelle previste per le porzioni di infrastruttura dichiarate a capacità limitata della rete tradizionale, ma anche che, in analogia a quanto già previsto per la rete tradizionale, per la rete AV sia introdotta “una franchigia per mancato utilizzo di tracce contrattualizzate della stessa grandezza”.

101. Dal PIR attualmente vigente risulta che, per la rete AV, RFI ha individuato due soli scaglioni di franchigia correlati in senso decrescente all'aumentare del canone contrattualizzato, diversamente dalla rete tradizionale, per quale vi sono tre scaglioni.
102. Lo scaglione più elevato, che prevede una franchigia pari all'1% del canone contrattualizzato per contratti di utilizzo con importo superiore a 100 milioni di euro, coincide con quello previsto per la rete tradizionale.
Tuttavia, la previsione, relativamente alla rete AV, di un solo ulteriore scaglione di franchigia, pari al 2% del canone per contratti di importo inferiore a 100 milioni di euro, comporta il disallineamento con il sistema di franchigie della rete tradizionale, che prevede un livello di franchigia del 2% per i contratti di importo compreso tra 100 milioni di euro e 6 milioni di euro, e aggiunge un terzo scaglione del 3% per i contratti di importo inferiore a 6 milioni di euro.
103. Poiché l'ammontare della franchigia spettante a ciascuna impresa ferroviaria va determinato applicando percentuali crescenti all'aumentare dello scaglione di canone e sommando gli importi così ottenuti, la mancata previsione dello scaglione del 3% per i canoni contrattualizzati è suscettibile di arrecare pregiudizio a tutte le imprese ferroviarie operanti, o interessate a operare, nel settore trasporto passeggeri sulla rete AV.
104. Nel caso di specie, la mancata applicazione dello scaglione del 3% ha comportato che l'importo delle franchigie a favore di Trenitalia e NTV abbia subito una riduzione pari a euro 60.000 (vedi *supra*, punto 88), pur neutralizzando ampiamente le penali anche a seguito di tale decurtazione.
105. Va inoltre considerato che il pregiudizio, causato dall'assenza dello scaglione del 3%, può verificarsi non solo in relazione al caso di un'impresa con canone inferiore a 6 milioni di euro (ipotesi di cui RFI asserisce, peraltro senza elementi di riscontro, l'improbabilità), ma può colpire tutte le imprese, sia quelle già operanti che eventuali nuove entranti, con un effetto tanto maggiore, in proporzione al canone contrattualizzato, quanto minore è l'ammontare di quest'ultimo, determinando quindi un impatto crescente al diminuire delle quote di mercato che le imprese detengono.
106. Alla luce di quanto precede, tenuto conto che la responsabilità per l'inottemperanza alla misura 5.6.1 lett. d) della delibera n. 70/2014, non richiede il verificarsi di un effettivo danno nei confronti delle imprese ferroviarie (trattandosi di un illecito di “mera condotta”) e che, comunque, non può escludersi che in futuro le penali non vengano neutralizzate dalle franchigie (come risulta dai dati di simulazione relativi al 2015, trasmessi da RFI con la nota del 5 novembre 2015), non può ritenersi che il bene giuridico tutelato dalla regolazione sia stato sostanzialmente preservato in ragione della “*particolare tenuità*” del fatto rilevata da RFI.
107. Si rileva, inoltre, che, allo stato, non risulta ancora avere ricevuto attuazione quanto comunicato da RFI con la nota del 20 novembre 2015, inviata alle imprese ferroviarie e, per conoscenza, all'Autorità, in merito al preavviso di modifiche del PIR con riguardo all'introduzione, “*nel sistema di franchigie per*

mancata utilizzazione delle tracce di servizi AV, di uno scaglione applicativo del 3% per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro con il contestuale mantenimento del meccanismo di determinazione in via progressiva". Si osserva, peraltro, che la delibera n. 96/2015 del 13 novembre 2015 prevede, alla misura 58 lett. e), in relazione al nuovo sistema tariffario, un'edizione straordinaria del PIR, che dovrà essere resa pubblica entro la data dell'11 giugno 2016.

108. Sussistono pertanto i presupposti per sanzionare l'inottemperanza alla misura 5.6.1, lett c) della delibera n. 70/2014.

109. Si ravvisano, inoltre, gli estremi per ordinare a RFI, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lett f) del d.l. n. 201/2011, la cessazione della condotta in contrasto con la misura 5.6.1 lett. d) della delibera n. 70/2014, disponendo:

- a) che RFI inserisca nella parte del PIR relativa al tema della franchigia e della mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate per i servizi AV - attualmente trattato nel PIR 2015 e nel PIR 2017 al Capitolo 2, Parte Speciale, paragrafo 2.C.3 - la previsione di uno scaglione di franchigia del 3%, a favore dell'impresa ferroviaria, per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro e modifichi lo scaglione di franchigia del 2% con l'indicazione che esso si applichi ai contratti di utilizzo con importo compreso tra 6 milioni e 100 milioni di euro;
- b) che, entro e non oltre quindici giorni dalla notifica del presente provvedimento, RFI pubblichi sul proprio sito web il PIR 2015 e il PIR 2017, integrati con il contenuto sopra indicato e che dell'avvenuta pubblicazione venga data tempestiva comunicazione a tutti i soggetti interessati.

V. **Misura 7.6.1, lett. e)**, che prevede, tra i principi ai quali deve attenersi il Gestore dell'Infrastruttura nell'adozione del Performance Regime, la "introduzione di criteri orientati alla trasparenza (accesso ai dati del traffico via web; comunicazione puntuale degli eventi che hanno originato l'attribuzione di penalità - data, treno interessato, traccia, causa del ritardo, ritardo totale -; casistica dei ritardi e modalità di attribuzione della responsabilità del ritardo; identificazione di una procedura per risolvere eventuali conflitti in merito all'implementazione del sistema di incentivazione)".

Violazione contestata dall'Autorità e relative risultanze istruttorie.

110. L'inottemperanza contestata a RFI con la delibera n. 64/2015 è la seguente: *"nel nuovo performance regime, pubblicato a marzo e giugno 2015, è confermato quanto previsto dal performance regime attuale riguardo l'accessibilità per ciascuna IF dei soli dati riguardanti l'andamento dei propri treni, e non anche delle altre IF la cui circolazione potrebbe causare interferenze"*. Nella medesima delibera viene, inoltre, rilevato che *"in ritardo rispetto alle scadenze previste"*, con nota del 17 luglio 2015, RFI ha comunicato, alle IF, e per conoscenza all'Autorità, che procederà alla modifica dei sistemi informativi (PIC) per rendere disponibili in tempo reale a ciascuna IF *"la visione completa del contesto di esercizio segnatamente alla visibilità di tutti i servizi che circolano sulla infrastruttura ferroviaria di interesse"*, richiedendo alle IF medesime di far pervenire entro e non oltre il 31 luglio 2015 le proprie osservazioni o elementi ostativi.

111. In occasione dell'audizione del 4 marzo 2015, con riferimento alla misura 7.6.1, trattando, in generale, il tema del *Performance Regime*, RFI ha dichiarato che, in ragione della complessità della misura, “sarà avviato, entro la settimana prossima, un tavolo tecnico di confronto con le imprese, da chiudersi entro aprile 2015, con l’obiettivo di rendere operativo il nuovo sistema a partire da dicembre 2015, con il nuovo orario di servizio”. RFI ha altresì dichiarato, nella stessa sede, che il sistema “si atterrà ai principi indicati nella misura suddetta”.
112. Nel corso dell'audizione del 7 maggio 2015, RFI ha confermato “la disponibilità a rendere pubblici i dati verso altre imprese”, riferendo della “disponibilità espressa dai responsabili operativi delle imprese in fase di consultazione”. Nella medesima audizione, RFI ha dichiarato che: “tenuto conto degli obblighi di riservatezza commerciale previsti dalla normativa comunitaria e nazionale, ritiene di procedere a una nuova verifica della disponibilità da parte delle imprese a condividere tali informazioni, limitatamente ai servizi interferenti, con una comunicazione preventiva, al fine di tenerne conto nell’aggiornamento del PIR previsto per giugno 2015”.
113. Con la nota del 28 settembre 2015 RFI ha evidenziato che la prescrizione di cui alla lett. e) della misura 7.6.1 della delibera n. 70/2014 “non contiene un esplicito riferimento all’obbligo per il Gestore di rendere accessibile a ciascuna IF la visione di quei dati afferenti la circolazione dei treni di altre IF in grado di causare interferenze con i suoi treni”, rilevando come tale necessità fosse emersa “solo nell’ambito del tavolo tecnico GI/IF volto alla definizione del nuovo modello di Performance Regime, dietro specifico impulso delle stesse IF”. Nella nota in questione, RFI ha inoltre dichiarato di avere manifestato da subito, a seguito della rappresentazione di tali esigenze, la propria disponibilità “ad apportare le necessarie modifiche al sistema PIC in modo da garantire, in tempo reale a ciascuna IF, la visione completa di tutti i servizi circolanti sull’infrastruttura ferroviaria di interesse, previa acquisizione, per ragioni di riservatezza (cfr. articolo 11 del d.lgs. 112/2015), del consenso da parte di tutte le IF”. RFI ha, altresì, fatto presente di avere comunicato detta disponibilità alle imprese ferroviarie con la nota del 17 luglio 2015, “in tempo utile per poter procedere alle attività tecniche volte alla modifica del sistema PIC e in linea con la tempistica necessaria per l’avvio del nuovo sistema di Performance Regime (avvio del nuovo orario di servizio 2015/2016)”, ricevendo, al riguardo, un “unico riscontro, peraltro positivo”, da parte di NTV. Secondo RFI non si sarebbe “concretizzato nessun tardivo adempimento della misura in questione”, non potendosi qualificare come “violazione suscettibile di sanzione” la sua condotta “volta a soddisfare le esigenze manifestate dalle IF”.
114. In sede di audizione del 29 ottobre 2015, RFI ha ribadito l’assenza, nella delibera n. 70/2014, di un esplicito riferimento alla necessità di rendere visualizzabili i dati di ciascuna impresa ferroviaria alle altre. RFI ha, inoltre, dichiarato che “con il nuovo esercizio, a decorrere dal cambio orario di dicembre 2015, tenuto conto della consultazione svolta al riguardo con le IF, stante il mancato dissenso da parte delle IF e l’assenso esplicito di NTV alla divulgazione dei dati, si procederà a rendere disponibili i dati a ciascuna impresa ferroviaria”.
115. l’Ufficio Vigilanza e sanzioni ha ritenuto necessario acquisire informazioni ed ulteriori elementi di valutazione richiedendo a RFI, con nota dell’11 dicembre 2015, di:
- specificare quanto dichiarato nell’audizione del 29 ottobre 2015, indicando quali dati sarebbero stati resi disponibili alle IF con il nuovo esercizio, a decorrere dal cambio orario di dicembre 2015 e

invia copia delle comunicazioni e/o della documentazione a supporto delle imprese ferroviarie per accedere a tali dati, se esistenti, ulteriori rispetto alla nota di RFI del 17 luglio 2015;

- chiarire se il nuovo *Performance Regime* si differenziasse da quello attualmente vigente, sotto il profilo della trasparenza, per aspetti ulteriori oltre a quello comunicato con la nota del 17 luglio 2015 sopra citata, quali ad esempio la possibilità, per le Regioni, di accedere direttamente ai dati di puntualità dei servizi su committenza delle stesse.

116. Nel fornire riscontro alla richiesta di informazioni, RFI ha comunicato, con la già citata nota dell'11 gennaio 2016, che *"entro il mese di febbraio 2016 tutte le IF, sulla Piattaforma Integrata Circolazione (PIC), avranno in tempo reale la visione completa del contesto di esercizio segnatamente alla visibilità di tutti i servizi di tutte le IF che circolano sull'infrastruttura di interesse. Tutti i soggetti interessati -ex articolo 14, comma 1, D.Lgs 112/15- sono stati informati dell'implementazione del sistema PIC tramite il PIR e tramite una nota informativa inviata a tutte le IF, all'indomani della pubblicazione del P1R 2015 (ed. dicembre 2015) e del PIR 2017"*. Detta *"nota informativa"*, datata 22 dicembre 2015, costituisce l'allegato 4 alla nota di RFI dell'11 gennaio 2016.

117. In quest'ultima nota RFI ha inoltre dichiarato che *"la documentazione a supporto delle modifiche in parola sarà formalizzata a tutte le IF mediante l'aggiornamento del manuale d'uso del sistema PIC, disponibile nell'apposita sezione presente nel sistema stesso"*.

118. Infine RFI ha rappresentato che *"già oggi, indipendentemente dal modello di Performance Regime in vigore, non solo tutte le imprese ferroviarie titolari di contratto di utilizzo ma anche i titolari di Accordo Quadro e gli Enti Pubblici committenti servizi di trasporto (gli ultimi due per il tramite di richieste di attivazione di profili avanzati dalle imprese ferroviarie esercenti per loro conto i servizi) hanno la possibilità di accedere al sistema informativo PIC di RFI per analizzare accuratamente e dettagliatamente la qualità dei treni da loro eserciti o a loro committenza"*.

119. In merito alla valutazione della condotta contestata a RFI, nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è rilevato la misura in esame lascia al Gestore dell'Infrastruttura l'individuazione delle modalità concrete di attuazione del principio della trasparenza, nell'ambito dei criteri contenuti nella misura stessa.

120. Tra le possibili opzioni utilizzabili per dare attuazione alla previsione contenuta nella misura in esame, RFI ha individuato lo strumento della piattaforma informatica PIC, mediante la quale, come comunicato dalla stessa RFI con la nota del 22 dicembre 2015, le imprese ferroviarie avrebbero potuto disporre, entro il mese di febbraio 2016, dell'accessibilità completa e in tempo reale ai dati riguardanti il contesto di esercizio.

121. Nella comunicazione delle risultanze istruttorie si è quindi posto in evidenza il prolungamento della tempistica occorrente per rendere accessibile alle IF i dati in esame, indicata da RFI, in sede di audizione del 29 ottobre 2015, nel cambio orario di dicembre 2015.

122. Dalle dichiarazioni della stessa RFI, emerge che il nuovo *Performance Regime* non si differenzia da quello vigente, sotto il profilo della trasparenza di cui alla misura 7.6.1 lett. e) della delibera n. 70/2014, per aspetti ulteriori rispetto a quello indicato da RFI con la sopra citata nota del 17 luglio 2015.

123. Sulla base di quanto precede, si è ritenuta sussistente l'inottemperanza alla misura in esame, che avrebbe dovuto essere attuata già con la pubblicazione del PIR 2015 edizione marzo 2015 (avvenuta in data 5 marzo 2015, data di scadenza dei 90 + 30 giorni previsti dalla delibera n. 70/2014).

Argomentazioni di RFI

124. Nel corso dell'audizione dinanzi al Consiglio, i rappresentanti di RFI hanno ripercorso le iniziative assunte da RFI per rendere visibili alle imprese ferroviarie tutti i treni circolanti sulle linee da loro utilizzate, evidenziando di averle intraprese in quanto ne era emersa l'esigenza nel corso del tavolo tecnico con dette imprese, svoltosi a marzo e ad aprile 2015.
125. RFI ha rilevato che la nuova modalità di visualizzazione è stata resa operativa l'8 febbraio 2016 ed è stata comunicata alle IF con nota del 26 febbraio 2016.
126. RFI ha evidenziato che questa tempistica non ha recato alcun danno alle IF, in quanto il nuovo *performance regime* si applica attualmente soltanto in modalità di pre-esercizio, come richiesto dalle IF stesse e prescritto dall'Autorità con delibera n. 104/2015.
127. I rappresentanti di RFI hanno altresì rilevato, con riferimento alla contestazione circa la tardiva implementazione di un sistema che consenta la visualizzazione generalizzata dei dati di circolazione, che detta implementazione ha dovuto necessariamente presupporre l'acquisizione, implicita o esplicita, di un preventivo assenso da parte di ciascuno degli operatori ferroviari interessati in merito alla possibilità che i dati relativi ai propri treni potessero essere resi visibili agli altri soggetti, in base agli obblighi di riservatezza previsti dall'articolo 11, comma 3, del d.lgs. n. 188/2003, confermati dall'omologo articolo di cui al d.lgs. n. 112/2015.
128. RFI ha evidenziato come forme di trasparenza a favore delle Regioni fossero già previste prima dell'approvazione della delibera n. 70/2014, dichiarando che il nuovo sistema consente, già da febbraio 2016, alle Regioni così come alle IF, di visualizzare in maniera completa il contesto di esercizio, inclusi tutti i servizi di tutte le IF che circolano sull'infrastruttura di interesse, anche quelle che esercitano servizi non oggetto di committenza da parte delle Regioni stesse.
129. RFI ha concluso che il nuovo sistema garantisce la più ampia trasparenza, contemplando peraltro tutti gli indicatori declinati nella misura 7.6.1 lett. e) di cui all'allegato alla delibera n. 70/2014.

Valutazione

130. Occorre rilevare che l'esigenza di rendere visibili alle IF tutti i treni circolanti sulle linee da loro utilizzate era già emersa in occasione della procedura di consultazione in esito alla quale è stata adottata, in data 31 ottobre 2014, la delibera n. 70/2014, dove si riporta, nella *"Sintesi delle osservazioni"* al punto 7.4, che: *"Una richiesta presente in numerosi contributi è quella di aumentare il livello di trasparenza dell'implementazione del Performance Regime, attraverso: (...) una visibilità sul sistema PIC-web dei dati di circolazione delle altre IF in tempo reale"*.
131. Al riguardo si può osservare che nelle *"Valutazioni dell'Autorità"* (di cui al punto 7.5 della delibera n. 70/2015), l'Autorità stessa, *"alla luce delle osservazioni emerse dalla Consultazione"*, si è dichiarata

“favorevole ad una revisione del Performance Regime”, con particolare riguardo al tema della *“trasparenza del sistema”*.

132. Data la correlazione tra la misura 7.6.1 lett.e) e le specifiche esigenze emerse sul tema nel corso della suddetta consultazione l'introduzione, nel nuovo sistema di *Performance Regime*, di *“criteri orientati alla trasparenza”*, richiesta dalla misura in questione, implica necessariamente che a ciascuna impresa ferroviaria debbano essere resi visibili i dati concernenti la circolazione delle altre.
133. L'interesse delle imprese ferroviarie all'accessibilità dei predetti dati è emerso nuovamente in occasione del tavolo tecnico attivato, tra marzo e aprile 2015, da RFI con il coinvolgimento dei diversi soggetti interessati. In tale sede RFI ha richiesto, con nota del 17 luglio 2015, l'assenso dei singoli operatori ferroviari circa l'accessibilità dei dati relativi ai propri treni anche alle altre imprese, acquisendo tale assenso entro il termine fissato per il giorno 31 luglio 2015.
134. Pur dovendosi rilevare che la misura in esame avrebbe dovuto, in origine, essere attuata, secondo quanto previsto dalla delibera n. 70/2014, entro la data del 5 marzo 2015, si osserva, nondimeno, che l'Autorità, recependo le considerazioni di RFI circa la necessità, ai fini dell'attuazione del nuovo sistema di *Perfomance Regime*, di una complessa implementazione dei sistemi informativi e rilevando che la complessità del sistema stesso, dovuta a *“un numero elevato di parametri e di variabili, di cui si potrà verificare la necessità e l'appropriatezza soltanto attraverso la loro effettiva applicazione”*, ha disposto, con la delibera n. 104/2015 del 4 dicembre 2015 (prescrizione 6.3.1), che:
 - RFI attivi il nuovo sistema *“in forma sperimentale e di pre-esercizio”*, in contemporanea all'applicazione del sistema antecedente alla delibera n.70/2014, *“dal 13 dicembre 2015 al 10 dicembre 2016”*;
 - RFI renda operativo il nuovo *Performance Regime*, *“con gli eventuali correttivi ritenuti necessari in esito alla sperimentazione, con l'entrata in vigore dell'orario di esercizio 2016-2017, prevista per l'11 dicembre 2016”*.
135. In virtù di quanto sopra, sono state, quindi, ridefinite, con la delibera n. 104/2015, le tempistiche per l'implementazione del nuovo *Performance Regime* originariamente previste dalla delibera n. 70/2014.
136. Deve inoltre darsi atto che dalla condotta di RFI non emerge un concreto pregiudizio alle imprese ferroviarie, in quanto la delibera n. 104/2015 ha previsto il suddetto periodo di pre-esercizio al fine di monitorare attentamente i dati reali di impatto del nuovo sistema, senza che esso abbia conseguenze economiche per le IF.
137. Occorre poi considerare la rilevanza di quanto, in particolare, emerso in sede di audizione finale dinanzi al Consiglio e comunicato da RFI alle imprese ferroviarie in data 26 febbraio 2016, risultando che a far data dall'8 febbraio 2016 è stata resa disponibile alle imprese ferroviarie la visualizzazione completa, sull'applicativo PICWEB, del contesto di esercizio, con riferimento a tutti i servizi delle imprese circolanti sull'infrastruttura di interesse.
138. Va altresì evidenziato, in relazione all'obiettivo di assicurare la trasparenza del sistema del *Performance Regime*, che non solo le imprese ferroviarie, ma anche i titolari di accordo quadro e gli enti pubblici committenti servizi di trasporto possono accedere al sistema informativo PIC. Per le amministrazioni regionali la visibilità dei dati relativi ai servizi delle imprese ferroviarie risulta estesa anche ai servizi non formanti oggetto di committenza da parte delle stesse.

139. Alla luce di quanto precede, in mancanza di un pregiudizio al bene giuridico protetto dalla misura 7.6.1 lett. *e*) della delibera n. 70/2014, sussistono i presupposti per l'archiviazione della contestazione riguardante la violazione della misura in parola.

VI. Quantificazione delle sanzioni concernenti le inottemperanze accertate in relazione alle misure 5.6.1, lett. b) e lett. d), e 7.6.1, lett. e) della delibera n. 70/2014.

140. Per quanto attiene al profilo dell'ammontare sanzionatorio, si applica, *ratione temporis*, l'articolo 37, comma 6 bis, lett. *a*) del decreto legislativo n. 188/2003, ora abrogato ai sensi dell'articolo 42, comma 1, lett. *a*) del decreto legislativo n. 112/2015, e ripreso nei contenuti dall'attuale articolo 37, comma 14, lett. *a*), di quest'ultimo decreto legislativo, per il quale l'organismo di regolazione, in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, provvede ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque non superiore a euro 1.000.000.
141. Al momento risulta disponibile il bilancio di esercizio di RFI al 31 dicembre 2014, dal quale si desume che i proventi da mercato, indicati nella posta "Ricavi da Servizi di Infrastruttura", ammontano a euro 1.162.572.000 (di cui euro 1.051.165.000 relativi al pedaggio, euro 93.369.000 per la vendita trazione elettrica, euro 18.038.000 per servizi di traghettamento).
142. Pertanto per ciascuna delle violazioni accertate può essere irrogata una sanzione fino a euro 1.000.000.
143. Il predetto articolo 37, comma 14, del decreto legislativo n. 112/2015 prevede altresì che nell'irrogazione delle sanzioni l'organismo di regolazione osservi, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689.
144. L'articolo 11 della legge 689/81 prevede che la quantificazione della sanzione sia compiuta in applicazione dei seguenti criteri: a) gravità della violazione; b) opera svolta dall'agente per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; c) personalità dell'agente; d) condizioni economiche dell'agente.
145. L'articolo 14 del regolamento sanzionatorio dispone, ai commi 2 e 3, che l'importo base delle sanzioni irrogate è determinato in ragione della gravità della violazione, che si desume:
- a) dalla natura dell'interesse tutelato dalla norma violata, dall'offensività della condotta e dall'attitudine della condotta a ledere più di un interesse;
 - b) dalla durata della violazione, dalla sua estensione territoriale, anche avuto riguardo, ove possibile, al numero di utenti/clienti coinvolti, e dalle altre modalità con le quali si realizza la lesione degli interessi tutelati;
 - c) dalla rilevanza degli eventuali effetti pregiudizievoli sul mercato, sugli utenti, sui clienti finali o sull'azione amministrativa dell'Autorità;
 - d) dagli indebiti vantaggi, economici e non, conseguiti dall'agente in conseguenza della violazione;
 - e) dal grado di colpevolezza dell'agente desunto, tra l'altro, dall'assenza di modelli di organizzazione e di gestione idonei a prevenire violazioni della stessa specie e dal tentativo di occultare la violazione.

Inottemperanza alla misura 5.6.1, lett. b), della delibera n. 70/2014

146. Sotto il profilo della gravità della violazione, alla luce di una valutazione complessiva degli indici riportati nel Regolamento sanzionatorio, si rileva come l'inottemperanza in esame non determina un indebito vantaggio per RFI, che comunque si è attivata per l'adozione di nuovo sistema penali-franchigie per mancata contrattualizzazione o utilizzazione delle tracce ferroviarie, introdotto nel PIR di marzo 2015. Il concreto pregiudizio arrecato agli interessi tutelati dalla misura risulta allo stato, in ogni caso, piuttosto limitato anche se apprezzabile.
147. Per quanto attiene all'opera svolta da RFI per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, non risultano circostanze rilevanti.
148. Con riferimento alla personalità dell'agente, occorre considerare che nei confronti di RFI non sono stati adottati provvedimenti sanzionatori da parte dell'Autorità in merito alla disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con specifico riguardo alla misura 5.6.1 della delibera n. 70/2014, si rileva che, con delibera n. 11 del 28 gennaio 2015, è stata archiviata la contestazione, contenuta nella delibera n.64/2015, concernente l'inottemperanza - proprio nel settore del trasporto merci - alla lett. *a*) della misura in questione, che prescrive, in materia di rimodulazione del sistema penali-franchigie, la "non eccessiva onerosità per le imprese ferroviarie".
149. Per quanto riguarda le condizioni economiche dell'agente, si richiama quanto indicato *supra*, al punto 141, relativamente ai proventi da mercato, indicati nella posta "Ricavi da Servizi di Infrastruttura", del bilancio di esercizio di RFI al 31 dicembre 2014, il cui ammontare risulta pari a euro 1.162.572.000.
150. Gli elementi sopra evidenziati, consentono di determinare la sanzione nella misura di euro 20.000 (ventimila).

Inottemperanza alla misura 5.6.1, lett. d), della delibera n. 70/2014

151. Sotto il profilo della gravità della violazione, l'inottemperanza in esame, pur non avendo determinato, in concreto, un indebito vantaggio per RFI, si pone in contrasto con una misura che mira a garantire l'omogeneità di trattamento, nell'ambito del sistema-penali franchigie, tra imprese ferroviarie operanti sulla rete tradizionale e sulla rete AV. La perdurante assenza della franchigia del 3% è suscettibile di pregiudicare tutte le imprese ferroviarie - sia quelle già operanti che eventuali nuove entrate - con un impatto crescente al diminuire delle quote di mercato detenute dalle stesse.
152. Per quanto attiene all'opera svolta da RFI per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, occorre dare atto che RFI, con la nota del 20 novembre 2015 ha comunicato alle imprese ferroviarie il prossimo aggiornamento del PIR in senso conforme alla misura in esame. Tale aggiornamento, peraltro, non risulta ancora effettuato.
153. Con riferimento alla personalità dell'agente, si rileva come l'Autorità non abbia in precedenza adottato provvedimenti sanzionatori nei confronti di RFI per violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

154. Per quanto riguarda le condizioni economiche dell'agente, si richiama quanto rilevato al precedente punto 141.

155. Gli elementi sopra evidenziati consentono di determinare la sanzione nella misura di euro 10.000 (diecimila).

Tutto ciò premesso e considerato,

DELIBERA

1. sono archiviate, nei termini di cui in motivazione, le contestazioni avanzate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la delibera di avvio del procedimento sanzionatorio n. 64/2015, con riguardo all'inottemperanza alle misure 4.6.1, lett. *d*), 5.6.1 lett. *c*) e 7.6.1, lettera *e*) della delibera n. 70/2014.
2. E' accertata, nei termini di cui in motivazione, la violazione delle misure 5.6.1, lett. *b*) e lett. *d*) della delibera n. 70/2014, contestata a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la predetta delibera n. 64/2015.
3. Ai sensi dell'articolo 37, comma 6 *bis*, lett. *a*), del decreto legislativo n. 188/2003, ora abrogato e sostituito dall'articolo 37, comma 14, lett. *a*), del decreto legislativo n. 112/2015, sono irrogate, nei termini di cui in motivazione, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., due sanzioni pecuniarie amministrative pari ad un importo complessivo di euro 30.000 (trentamila), di cui:
 - a) euro 20.000 (ventimila) per l'inottemperanza alla misura 5.6.1 lett. *b*) della delibera n. 70/2014;
 - b) euro 10.000 (diecimila) per l'inottemperanza alla misura 5.6.1 lett. *d*) della delibera n. 70/2014.
4. Ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lett *f*) del decreto-legge n. 201/2011, si ordina a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di:
 - a) inserire nella parte del PIR relativa al tema della franchigia e della mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate per i servizi AV - attualmente trattato nel PIR 2015 e nel PIR 2017 al Capitolo 2, Parte Speciale, paragrafo 2.C.3 - la previsione di uno scaglione di franchigia del 3%, a favore dell'impresa ferroviaria, per contratti di utilizzo con importo inferiore a 6 milioni di euro e modifichi lo scaglione di franchigia del 2% con l'indicazione che esso si applichi ai contratti di utilizzo con importo compreso tra 6 milioni e 100 milioni di euro.
 - b) pubblicare sul proprio sito web il PIR 2015 e il PIR 2017, integrati con il contenuto indicato alla lettera a), entro e non oltre quindici giorni dalla notificazione del presente provvedimento. Dell'avvenuta pubblicazione sul proprio sito, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. deve dare tempestiva comunicazione a tutti i soggetti interessati.
5. L'Autorità si riserva di avviare un autonomo e apposito procedimento diretto a ordinare a RFI, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lett *f*) del d. l. n. 201/2011, le opportune misure di ripristino rispetto alla misura 5.6.1 lett. *b*) della delibera n. 70/2014.
6. Le sanzioni di cui al punto 3 devono essere pagate entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, con versamento da effettuarsi unicamente tramite bonifico bancario su conto corrente intestato all'Autorità di regolazione dei trasporti presso Banca Nazionale del Lavoro, Agenzia n. 4, Piazza Carducci 161/A, 10126, Torino, codice IBAN: IT03Y0100501004000000218000, indicando nella causale del versamento: "sanzione amministrativa delibera n. 64/2015".

7. Decorso il termine di cui al punto 6, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale; in caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge n. 689/1981, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo.
8. Il presente provvedimento è notificato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale entro il termine di 60 giorni dalla data di notificazione dello stesso, oppure può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro il termine di 120 giorni dalla data di notificazione.

Torino, 23 marzo 2016

Il Presidente
Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente
Andrea Camanzi