

**Delibera n. 89 del 23 ottobre 2015**

**Chiusura del procedimento sanzionatorio avviato con la Delibera n. 24/2015 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.**

L'Autorità, nella sua riunione del 23 ottobre 2015

- VISTO** l'art. 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);
- VISTO** il *"Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità"* (di seguito: Regolamento), approvato con la Delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014;
- VISTA** la Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità in data 5 novembre 2014, avente ad oggetto *"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"*, con la quale si è previsto, tra l'altro, che le misure ivi disposte, relative a procedure facenti parte del Prospetto Informativo della Rete, dovevano essere recepite nello stesso dal Gestore dell'Infrastruttura;
- ATTESO** che, con nota prot. n. 775 del 26 febbraio 2015, l'Ufficio Accesso alle infrastrutture, avendo proceduto ad effettuare una prima verifica dello stato di adempimento della Delibera n. 70/2014, convocava RFI in audizione, per il giorno 4 marzo 2015, al fine di acquisire elementi informativi e documentali, ai sensi dell'art. 37, comma 3, lettera d), del d.l. 201/2011, anche con riguardo agli adempimenti nel frattempo intervenuti;
- CONSIDERATO** che in data 4 marzo 2015, presso gli Uffici dell'Autorità, si è svolta la suddetta audizione, nel corso della quale i rappresentanti di RFI hanno illustrato la stato di recepimento delle misure regolatorie contenute nella Delibera n. 70/2014;
- VISTA** la Delibera n. 24 del 12 marzo 2015, in pari data pubblicata e comunicata a RFI, con la quale l'Autorità ha avviato nei confronti della stessa RFI un procedimento sanzionatorio, ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. l) e comma 3, lett. f) e lett. i), del d.l. 201/2011, in quanto dalle verifiche effettuate non risultavano attuate alcune misure di regolazione, immediatamente esecutive, di cui alla Delibera n. 70/2014, specificando per ciascuna di esse i profili di inottemperanza;
- ATTESO** che in data 26 marzo 2015, presso gli Uffici dell'Autorità, si è svolta l'audizione richiesta da RFI con nota del 17 marzo 2015 (assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 1125/2015), ex art.

5, comma 2, lett. c) del Regolamento, convocata dall’Ufficio Vigilanza e sanzioni con nota prot. n. 1134/2015 del 18 marzo 2015, nel corso della quale RFI ha svolto osservazioni in merito alle violazioni ad essa contestate con la Delibera n. 24/2015;

**CONSIDERATO** che con nota del 10 aprile 2015 (assunta agli atti dell’Autorità al prot. n. 1621/2015) RFI ha ulteriormente rappresentato la propria posizione circa le inottemperanze indicate nella Delibera n. 24/2015, presentando, per talune di esse, proposte di impegni ai sensi dell’art. 37, comma 3, lett. f) del d.l. 201/2011;

**RILEVATO** che dette proposte sono state dichiarate ammissibili dall’Autorità con Delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015, sicché il procedimento sanzionatorio di cui alla Delibera n. 24/2015 è proseguito con riguardo alle inottemperanze relative alle misure della Delibera n. 70/2014 per le quali non erano state presentate proposte di impegno;

**VISTA** la Delibera n. 62/2015 del 31 luglio 2015, avente ad oggetto *“Comunicazioni delle risultanze istruttorie relative alle inottemperanze alla Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, contestate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la Delibera 24/2015, per le quali non sono state presentate proposte di impegni”*;

**CONSIDERATO** che con memoria presentata in data 11 settembre 2015, e assunta agli atti dell’Autorità con prot. n. 4414/2015, RFI presentava le proprie difese in merito alle comunicazioni di risultanze istruttorie di cui alla Delibera n. 62/2015, formulando istanza di archiviazione del procedimento ai sensi dell’art. 10, comma 1, lett a) del Regolamento e richiedendo audizione finale dinanzi al Consiglio ai sensi dell’articolo 11 dello stesso Regolamento;

**SENTITI** in audizione finale, in data 8 ottobre 2015, i rappresentanti di RFI;

**SU** proposta del Segretario Generale;

**VISTA** la relazione istruttoria degli uffici in ordine a quanto segue:

**I. Misura 1.6.2** (in materia di accordi quadro), che, alla lett. c), prescrive al *“Gestore dell’Infrastruttura della rete ferroviaria, modificando opportunamente il prospetto informativo della rete”*, di provvedere *“alla introduzione della possibilità di accesso per il titolare di accordo quadro al 100% della capacità disponibile in assenza di altre richieste”*.

1. L’inottemperanza contestata a RFI è la seguente: *“Non risulta esplicitamente specificato nel PIR 2015 - edizione dicembre 2014 né nei successivi aggiornamenti di febbraio 2015 e marzo 2015, quanto previsto al punto c)”*.

2. In occasione dell’audizione del 4 marzo 2015 RFI si dichiarava convinta che *“le regole attuali sottintendano già il diritto in esame”*. La stessa RFI aveva poi inserito - come evidenziato con la nota del 10 aprile 2015 (assunta agli atti dell’Autorità al prot. n. 1621/2015 del 14 aprile 2015) - il contenuto della misura nel par. 2.3.1, lett. c) nel PIR 2015 edizione marzo 2015 affermando così di avere adempiuto. Si è osservato che l’inserimento sarebbe dovuto avvenire nel PIR 2015 con l’edizione dicembre 2014, non con l’edizione marzo 2015.

3. L'inottemperanza alla previsione di cui alla lett. c) della misura era stata, altresì, oggetto di segnalazione da parte di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito: NTV) con nota dell'8 maggio 2015, assunta agli atti dell'Autorità al prot. n. 2143/2015 dell'11 maggio 2015; con la nota in questione, NTV richiedeva un'audizione per illustrare, con maggiore dettaglio, quanto già evidenziato in merito alla mancata attuazione della misura in esame. L'audizione si svolgeva presso gli Uffici dell'Autorità il 28 maggio 2015. In tale occasione NTV osservava che la possibilità, per le imprese ferroviarie titolari di Accordo Quadro (di seguito AQ), in sede di contrattualizzazione annuale delle tracce, di accedere sino al 100% della capacità disponibile non era esplicitata nel PIR in relazione all'infrastruttura AV/AC, rilevando la necessità che ciò fosse inserito espressamente *"in quanto la disciplina prevista per la rete tradizionale si applica non direttamente, ma in base a un giudizio di compatibilità da parte del Gestore dell'Infrastruttura, ai sensi del paragrafo 2.1 del PIR 2015 edizione marzo 2015 (pag. 24)"*.

4. La Comunicazione delle risultanze istruttorie di cui alla Delibera n. 62/2015 del 31 luglio 2015 teneva conto che quanto rappresentato, in termini peraltro generici, da RFI in sede di audizione del 4 marzo 2015 non aveva trovato riscontro, e che, pertanto, non sarebbe sembrato, allo stato, necessario acquisire ulteriori informazioni e documenti allo scopo di completare l'istruttoria; si riteneva che dagli elementi sopra indicati potesse evincersi il tardivo adempimento della misura con riferimento alla rete tradizionale, nonché il mancato adempimento della stessa con riferimento all'infrastruttura AV/AC.

#### **Argomentazioni di RFI**

5. Nella memoria difensiva presentata in data 11 settembre 2015 RFI, ripercorrendo la Delibera n. 24/2015 e quanto emerso in sede di audizione del 4 marzo 2015, evidenziava come la contestazione in esame vertesse sul mancato recepimento all'interno del PIR di una previsione che riconoscesse al titolare di un AQ la possibilità di richiedere ed ottenere, nella fase annuale di assegnazione delle tracce, la disponibilità di capacità sino al limite massimo di quella totale (100%) per tratta e fascia oraria.

6. Dalle risultanze istruttorie emergeva il corretto inserimento della misura 1.6.2 nel PIR 2015 edizione marzo 2015, a fronte del mancato inserimento della stessa con riferimento all'edizione di dicembre 2014. RFI riteneva necessario contestualizzare la misura 1.6.2 nell'ambito della previgente regolamentazione, in considerazione del rilievo mosso dall'Autorità. Al riguardo evidenziava che la disciplina contenuta nel PIR 2015 edizione dicembre 2014 comportava effetti identici a quelli sottesi alla misura 1.6.2: infatti, il paragrafo 4.4.1 del PIR, in ottemperanza a quanto prescritto dall'Autorità, prevede che la capacità massima assegnabile con AQ non potesse superare l'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria, fatti salvi gli AQ già sottoscritti e i nuovi AQ aventi ad oggetto capacità funzionale ai servizi TPL. RFI rilevava che detto limite trova applicazione sia nell'ipotesi di un singolo AQ sia nel caso di concorrenza di più AQ. In base a quanto previsto al paragrafo 2.3.1 lett. b) del PIR, ogni anno e nel rispetto della tempistica di cui al paragrafo 4.3.2., il titolare di un AQ (o eventualmente l'Impresa ferroviaria da esso designata) è tenuto a presentare la richiesta di tracce orarie in misura corrispondente alle caratteristiche della capacità oggetto del medesimo AQ. Sempre in sede di richiesta annuale di tracce e nel rispetto della suddetta tempistica, il titolare di AQ ha la possibilità di richiedere variazioni nei limiti complessivi del  $\pm 10\%$  rispetto alla capacità espressa in treno-chilometro indicata nell'AQ sottoscritto, purché sia comunque rispettato il limite massimo dell'85% in caso di richiesta di capacità aggiuntiva. RFI riteneva utile evidenziare che l'essere titolari di AQ assume rilievo nel processo di allocazione, in quanto alle tracce richieste in

aderenza di un AQ sottoscritto è attribuita priorità secondo quanto previsto al par. 4.4.4.2 del PIR; ciò vale sia per la capacità originaria garantita da AQ, sia per la capacità aggiuntiva eventualmente richiesta nella misura massima del +10%. RFI sottolineava, pertanto, che il diritto a vedersi riconosciuta una maggiore capacità nella misura del +10% non pregiudicava affatto la possibilità che il titolare di AQ, nella conseguente fase annuale di assegnazione delle tracce, potesse chiedere e ottenere capacità ulteriore rispetto al suddetto limite del +10%. Tale ulteriore capacità, se richiesta, pur non rientrando tra quella avenire "natura prioritaria" ai sensi del richiamato paragrafo 4.4.4.2, avrebbe comunque formato oggetto di istruttoria e di compatibilizzazione con eventuali ulteriori richieste annuali avanzate da soggetti non titolari di AQ. Inoltre, RFI riteneva utile evidenziare ulteriormente come la massima utilizzazione della capacità rappresenti una prerogativa, oltre che un naturale interesse, del Gestore dell'Infrastruttura anche ai sensi dell' art. 22, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (già artt. 12, comma 1, e 22, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188). RFI, proprio sull'assunto che la disciplina sopra indicata, contenuta nel PIR 2015 edizione dicembre 2014, fosse già esaustiva e scevra da qualsivoglia dubbio interpretativo, aveva ritenuto, già a quella data, di aver dato corretta esecuzione alla misura imposta dalla Delibera n. 70/2014 e, purtuttavia, si è impegnata ad inserire nel PIR 2015 edizione marzo 2015 la medesima dicitura contenuta nella misura 1.6.2. RFI sosteneva che, anche a voler considerare come tardivo l'inserimento nel PIR edizione marzo 2015 della misura in questione, la presunta tardività non può comunque essere ritenuta in alcun modo lesiva nei confronti degli operatori del mercato ferroviario. Infatti, anche qualora si ignorasse la disciplina previgente (che, come asserito da RFI, già garantiva il diritto di richiedere ed ottenere il 100% della capacità disponibile), l'inserimento della misura 1.6.2 nel PIR 2015 edizione marzo 2015 non ha minimamente pregiudicato l'eventuale possibilità da parte dei titolari di AQ di avvalersi della misura medesima, tenuto conto che il termine per la presentazione di richieste di tracce ha avuto decorrenza solo il 14 marzo u.s. (e quindi in una data successiva alla pubblicazione del PIR edizione marzo 2015 avvenuto il 4 marzo) con scadenza il 13 aprile 2015.

7. Quanto all'ulteriore contestazione, sulla base della citata segnalazione da parte di NTV con riferimento all'infrastruttura AV/AC RFI precisava che il rilievo mosso da NTV parte dal presupposto che le regole riportate nel capitolo 2 trovano applicazione anche alla rete AV/AC solo nel caso in cui in tale parte speciale ne venga confermata espressamente la validità. Secondo RFI, contrariamente a quanto affermato da NTV, il principio contenuto nel paragrafo 2.1 del PIR fa sì che le regole "generali" trovino sempre applicazione anche alla rete AV/AC, salvo specifica regolamentazione riportata nel capitolo 2 parte speciale. Pertanto, con riferimento al tema qui trattato, la regola inserita nel par. 2.3.1 in adempimento alla misura 1.6.2 trova applicazione anche alla rete AV/AC in quanto per quest'ultima non è espressamente prevista alcuna deroga. Ad ulteriore riprova di quanto innanzi esposto, RFI rilevava che altri paragrafi del PIR, ancorché riportati solo nel capitolo 2, trovano applicazione anche per l'infrastruttura AV/AC. È il caso, ad esempio, del paragrafo 2.3.2.1.1 recante "*eventuali ulteriori adempimenti ai fini della sottoscrizione*".

8. RFI affermava, dunque, che non si fosse concretizzato né un tardivo adempimento con riferimento alla rete tradizionale, né un mancato adempimento con riferimento all'infrastruttura AV/AC e che quindi la condotta della Società non potesse qualificarsi come violazione suscettibile di sanzione. Tali argomentazioni venivano ulteriormente ribadite nell'audizione finale dell'8 ottobre 2015 da RFI che ha altresì precisato di non aver mai respinto richieste di capacità dell'infrastruttura aggiuntiva avanzate da titolari di AQ rispetto al limite percentuale previsto per gli accordi stessi e che l'accoglimento di richieste di capacità aggiuntiva

rientra tra gli obblighi inderogabili di RFI, ferma restando la compatibilizzazione con richieste di capacità da parte di soggetti diversi.

#### **Valutazione**

9. La prima argomentazione svolta da RFI, in particolare, è tesa a dimostrare come già – seppur per via interpretativa – la disciplina contenuta nel PIR 2015 edizione dicembre 2014 comportasse effetti identici a quelli sottesi alla misura 1.6.2. Si deve comunque rilevare che nell’edizione PIR 2015, edizione marzo 2015, RFI ha introdotto la misura 1.6.2.

10. La misura 1.6.2 della Delibera n. 70/2014 intende garantire la massimizzazione dell’utilizzazione dell’infrastruttura ferroviaria.

11. In sede di valutazione complessiva della condotta, oltre alla non ripetibilità per la specifica fattispecie, rilevano, in particolare, l’inserimento seppur tardivo (marzo 2015 invece che dicembre 2014) della misura in esame nel PIR ed il mancato pregiudizio alle imprese ferroviarie derivato dal tardivo adempimento, posto che la pubblicazione della misura è avvenuta in data 4 marzo 2015, ed il processo di assegnazione delle tracce ha avuto inizio in data 14 marzo 2015. Inoltre, in sede di audizione dinanzi al Consiglio dell’8 ottobre u.s., RFI ha evidenziato di non avere mai respinto richieste di capacità aggiuntiva dell’infrastruttura, avanzate da titolare di Accordo Quadro, rispetto al limite percentuale previsto per gli accordi stessi, sottolineando, peraltro, che l’accoglimento di richieste di capacità aggiuntiva costituisce obbligo inderogabile di RFI stessa. Ne consegue che RFI ha sostanzialmente rispettato il bene giuridico tutelato dalla regolazione, risultando la condotta, di fatto, non lesiva dello stesso.

12. Si era anche contestato che l’adempimento (seppur tardivo) fosse avvenuto per la sola rete tradizionale demandando, per la rete AV/AC, la valutazione della richiesta di capacità di cui alla misura in esame ad un giudizio di compatibilità del Gestore dell’Infrastruttura. Sul punto, l’argomentazione difensiva di RFI può ritenersi accoglibile in quanto dalla lettura contestuale del PIR 2015 edizione marzo 2015 – capitolo 2 – paragrafi 2.1 e 2.3.1 e Capitolo 2 - Parte Speciale - paragrafo 2.A.5 discende la possibilità, anche per la rete AV/AC, di richiedere il 100% della capacità della infrastruttura in sede di assegnazione annuale delle tracce.

**II. Misura 2.6.1** (in materia di assegnazione della capacità), che prescrive al “*Gestore dell’Infrastruttura della rete ferroviaria di fornire all’Autorità, entro il 31 dicembre di ogni anno, un documento informativo, in formato digitale elaborabile*”, relativo alle tracce orarie.

13. L’inottemperanza contestata a RFI è la seguente: “*Non risulta trasmesso all’Autorità entro il 31/12/2014 un documento informativo relativo alle tracce orarie*”.

14. RFI con la citata nota del 10 aprile 2015 rilevava di avere trasmesso la documentazione richiesta, in formato digitale, in data 16 marzo 2015, e sosteneva di avere adempiuto alla misura, ritenendo che l’Autorità avesse chiarito che il termine per l’adempimento era il 31 dicembre 2014 solamente nel corso dell’audizione del 4 marzo 2015. In tale sede RFI aveva dichiarato di avere inteso che la richiesta dovesse invece riferirsi all’orario di servizio 2015-2016, con conseguente necessità di trasmettere la documentazione entro il 31 dicembre 2015.

15. La documentazione pervenuta risulta elaborabile solo parzialmente e pare trasmessa tardivamente: la misura in esame, da un lato, prevede *tout court* che il documento informativo venga fornito all'Autorità in "formato digitale elaborabile" e, dall'altro, fissa per la trasmissione, in termini generali, la scadenza del "31 dicembre di ogni anno". Alla luce del dato testuale della misura e del canone della diligenza professionale *ex art. 1176, comma 2, c.c.*, si ritiene che il termine di adempimento individuato nel "31 dicembre di ogni anno" dovesse intendersi come riferito già all'anno 2014. In particolare, la misura poteva e doveva essere adempiuta già entro l'anno 2014, essendo la sua *ratio* quella di consentire all'Autorità di acquisire informazioni per un controllo *ex post* sullo svolgimento della procedura di assegnazione delle tracce, ivi inclusa quella - già terminata - svolta tra aprile e novembre 2014. In relazione alla questione del formato digitale solo parzialmente elaborabile dei dati forniti da RFI, tale mancanza viene rilevata solo per i treni regionali, e con esclusivo riguardo alle fasi procedurali intermedie tra la richiesta e l'assegnazione delle tracce. Essa, inoltre, sembrerebbe non inficiare la possibilità dell'Autorità di accedere alle informazioni cui fa riferimento la misura e pertanto, questo specifico profilo, sembra rappresentare una irregolarità non significativa (dagli elementi sopra indicati si evinceva comunque il tardivo adempimento della misura).

#### **Argomentazioni di RFI**

16. Nella citata memoria difensiva, RFI sosteneva di aver inteso che la prima scadenza fosse riferita al 31/12/2015 in relazione all'orario di servizio 2015/2016, in assenza di un esplicito riferimento all'anno 2014 nel testo della Delibera n. 70/2014, e sul presupposto che l'acquisizione da parte dell'Autorità della documentazione afferente il processo di assegnazione delle tracce fosse funzionale ad una verifica circa il corretto adempimento da parte di RFI nell'ambito del processo medesimo.

17. RFI rilevava inoltre che durante l'intera fase di assegnazione delle tracce relativa all'orario 2014/2015 nessun rilievo o doglianza da parte di operatori ferroviari era mai pervenuta.

18. A conferma che il comportamento tenuto da RFI fosse in assoluta buona fede, veniva poi addotto il fatto che tra le indicazioni contenute nella misura 2.6.1 vi era quella riguardante l'invio della documentazione in "formato digitale editabile". Ebbene, al 31 dicembre 2014 (termine che l'Autorità prende a riferimento per la sussistenza della violazione contestata), RFI non disponeva di un applicativo che consentisse l'elaborazione di un report totalmente in "formato digitale editabile" dell'intero processo di allocazione della capacità di infrastruttura. A dimostrazione di quanto asserito, RFI affermava che l'implementazione del suddetto applicativo (inserimento di ulteriori funzioni nel sistema AstrolF), avviata a seguito dell'emanazione della misura 2.6.1, è tuttora in corso e ne è prevista l'ultimazione in tempo utile per la scadenza del 31 dicembre 2015.

19. Una volta chiarito, nel corso dell'audizione del 4 marzo 2015, che il termine in questione doveva invece intendersi con riferimento al 31/12/2014, RFI dava prontamente seguito alla richiesta, inviando la documentazione - nel formato in quel momento disponibile - in data 16 marzo u.s., in anticipo rispetto ai tempi comunicati in sede di audizione del precedente 4 marzo.

20. L'invio di tale documento costituirebbe pertanto pieno adempimento alla misura impartita dall'Autorità. RFI riteneva quindi di escludere che la condotta tenuta possa configurarsi come comportamento rilevante ai fini della applicabilità di una sanzione, elemento ribadito altresì in sede di audizione dell'8 ottobre 2015, nel corso della quale RFI dava atto che la misura in questione ha indotto RFI

a sviluppare l'applicativo ASTRO – IF in modo da consentire, a decorrere già da quest'anno, di inviare all'Autorità i dati richiesti in formato interamente elaborabile. RFI concludeva ritenendo che la condotta tenuta dalla Società non possa qualificarsi come violazione suscettibile di sanzione.

### **Valutazione**

21. Alla luce del dato testuale della misura, si ritiene che il termine di adempimento individuato nel “31 dicembre di ogni anno” dalla misura 2.6.1 dovesse intendersi come riferito già all'anno 2014. In particolare, la misura doveva essere adempiuta già entro l'anno citato, essendo la sua *ratio* quella di consentire all'Autorità di acquisire informazioni per un controllo *ex post* sullo svolgimento della procedura di assegnazione delle tracce, ivi inclusa quella – già terminata – svolta tra aprile e novembre 2014, anche se, va segnalato, nessuna contestazione sull'assegnazione della capacità per l'orario di servizio 2014 – 2015 è pervenuta all'Autorità e, inoltre, la stessa RFI afferma di non avere ricevuto al riguardo rilievi o doglianze da parte di imprese ferroviarie. Va altresì evidenziato che RFI in data 16 marzo 2015 ha inviato la documentazione richiesta all'Autorità, ed ha poi sviluppato uno specifico applicativo che consentirà a decorrere dal corrente anno di inviare i dati richiesti in un formato digitale interamente elaborabile. Si deve, infine, rilevare l'estrema vicinanza tra la data di pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità della Delibera n. 70/2014 – 5 novembre 2014 – e la scadenza della misura – 31 dicembre 2014.

22. La misura 2.6.1 della Delibera n. 70/2014 intende garantire l'esercizio delle funzioni di vigilanza dell'Autorità in ambito di monitoraggio del processo di armonizzazione e coordinamento dell'assegnazione della capacità della rete.

23. Ai fini della valutazione complessiva della condotta, oltre alla non ripetibilità per la specifica fattispecie, rilevano l'adempimento, seppur tardivo (marzo 2015 invece che dicembre 2014), il mancato pregiudizio alle imprese ferroviarie in riferimento all'assegnazione della capacità per l'orario di servizio 2014 – 2015, e, infine, l'opera svolta da RFI per eliminare le conseguenze della violazione, posto che quest'ultima sta completando, proprio per gli effetti della misura 2.6.1, lo sviluppo di uno specifico applicativo che consentirà dall'anno in corso l'invio della documentazione richiesta in formato digitale elaborabile. Gli atti successivamente acquisiti, anche nel corso dell'audizione finale, dimostrano del resto come RFI si sia con la dovuta diligenza attivata per conformarsi alle disposizioni della delibera che, per la prima volta, specificavano le modalità di comunicazione delle informazioni richieste. In particolare si ritiene che il ritardo nell'adeguamento alle disposizioni della delibera sia da ricondurre ai significativi interventi richiesti al sistema informatico..

24. L'illustrata peculiare realizzazione della condotta contestata, consistente nella trasmissione in ritardo del documento informativo richiesto, rende di particolare tenuità l'illecito contestato. Ne consegue che RFI ha sostanzialmente rispettato il bene giuridico tutelato dalla regolazione, risultando la condotta, di fatto, non lesiva dello stesso.

25. Alla luce di quanto precede, tenuto conto della specificità e non replicabilità di quanto rappresentato in ordine alle questioni di cui trattasi, si ritiene che, pur integrando il mancato adempimento nei termini delle contestazioni dell'Autorità, la concotta tenuta da Rete Ferroviaria Italiana SpA non possa configurarsi come rilevante ai fini dell'applicabilità di sanzioni.

Tutto ciò premesso e considerato,

**DELIBERA**

1. E' archiviato, nei termini di cui in motivazione, il procedimento avviato con Delibera n. 24 del 12 marzo 2015 nei confronti di RFI S.p.A. in riferimento alle misure 1.6.2 e 2.6.1. della Delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014;
2. il presente provvedimento è notificato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità;
3. avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica dello stesso, oppure può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica dello stesso.

Torino, 23 ottobre 2015

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