

Delibera n. 26/2018

**Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 78/2017 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio per violazione dell’articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”.**

L’Autorità, nella sua riunione del 12 marzo 2018

- VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II;
- 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);
- VISTO** il 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 (Rifusione)” e, in particolare:
- l’articolo 37, comma 8, ai sensi del quale l’Autorità “*ha il potere di chiedere informazioni al gestore dell’infrastruttura, ai richiedenti ed a qualunque altra parte interessata. Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole, fissato dall’organismo di regolazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l’organismo di regolazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. Le informazioni che devono essere fornite all’organismo di regolazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell’ambito della sua funzione decisoria, di monitoraggio e di controllo della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato*”;
  - l’articolo 37, comma 14, lettera c), che prevede che, “*qualora i destinatari di una richiesta dell’organismo non forniscano le informazioni o forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero senza giustificato motivo non forniscano le informazioni nel termine stabilito*”, l’Autorità “*provvede ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 250.000*”;
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità, approvato con delibera n. 57/2015 del 22 luglio 2015 (di seguito: Regolamento sanzionatorio);
- VISTE** le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall’Autorità, adottate con delibera n. 49/2017 del 6 aprile 2017;
- VISTA** la delibera n. 127/2016 dell’8 novembre 2016, con la quale l’Autorità avviava un’indagine conoscitiva finalizzata ad analizzare l’impatto dell’introduzione di

modalità innovative di esercizio dei treni sul mercato retail dei servizi di trasporto passeggeri rientranti nel segmento di mercato c.d. *“Open Access Premium”*, fissando il termine per la conclusione del procedimento al 31 maggio 2017;

**VISTA** la delibera n. 78/2017 del 31 maggio 2017 con la quale l’Autorità avviava nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: “RFI” o “Gestore dell’infrastruttura”) un procedimento per l’eventuale adozione, nel termine di centottanta giorni, di un provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 37, commi 8 e 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (notificata a RFI con nota prot. ART n. 3764/2017, del 1° giugno 2017);

**VISTA** la delibera n. 11/2018, dell’8 febbraio 2018, con la quale l’Autorità prorogava il suindicato termine al 12 marzo 2018, tenuto conto delle esigenze istruttorie e di rendere effettivo il diritto al contraddittorio per RFI, assicurandone il più ampio esercizio del diritto di difesa;

**VISTE** le risultanze istruttorie relative al procedimento avviato con la citata delibera n. 78/2017, comunicate a RFI, ex articolo 10, comma 1, lettera b), del Regolamento sanzionatorio, dall’Ufficio vigilanza e sanzioni dell’Autorità (di seguito: “Ufficio dell’Autorità”), con nota prot. n. 9479/2017 del 15 dicembre 2017;

**VISTA** la memoria difensiva trasmessa da RFI il 16 gennaio 2018 (prot. ART n. 364/2018 del 17 gennaio 2018), in esito alla comunicazione delle risultanze istruttorie, a mezzo della quale si richiedeva l’archiviazione, per le ragioni ivi contenute, del procedimento sanzionatorio avviato con la richiamata delibera n. 78/2017 e, contestualmente, al fine di poter meglio illustrare le argomentazioni contenute nella citata memoria difensiva, si formulava istanza di audizione finale dinnanzi il Consiglio dell’Autorità, ai sensi dell’articolo 11 del Regolamento sanzionatorio;

**VISTA** la nota dell’Ufficio dell’Autorità del 18 gennaio 2018 (prot. ART n. 424/2018), con la quale si convocava RFI - giusta richiesta formulata da RFI con la citata nota prot. ART n. 364/2018 del 17 gennaio 2018 - in audizione finale dinnanzi al Consiglio il giorno 31 gennaio 2018, audizione che veniva differita al giorno 14 febbraio 2018 a seguito di istanza formulata da RFI;

**SENTITI** in audizione finale, in data 14 febbraio 2018, i rappresentanti di RFI, come da processo verbale redatto in pari data;

**VISTA** la relazione istruttoria dell’Ufficio dell’Autorità, agli atti del procedimento;

**CONSIDERATO** quanto segue:

1. Con riguardo al primo profilo di contestazione, ossia la carenza informativa in merito ai lavori di potenziamento dedicati ai binari programmati di ricevimento dei treni in doppia composizione nella stazione di Napoli Centrale (binari 18 e 19), e, in particolare, alla mancata menzione della modifica al segnalamento di partenza e dell’aumento di capacità del marciapiede a servizio dei suddetti binari, RFI non risulta aver fornito le informazioni sui lavori in questione

contemplate dalla richiesta dell’Autorità, o le ha fornite - a tutto concedere - in maniera inesatta, fuorviante o incompleta.

- 1.1. Infatti, dalla documentazione agli atti risultano lavori di potenziamento dedicati ai binari programmati di ricevimento dei treni in doppia composizione nella stazione di Napoli Centrale (binari 18 e 19). Tra le altre cose, il marciapiede a servizio dei binari in questione e il relativo segnalamento, rispetto alla situazione di marzo-aprile 2017, risultano modificati, anche con riguardo alla lunghezza del marciapiede, a seguito dello svolgimento di lavori (prot. ART nn. 8425/2017 e 8426/2017, allegati C e D, documentazione relativa agli interventi per l’aumento di capacità del marciapiede e di modifica del segnalamento - trasmessa da RFI su richiesta istruttoria di cui al prot. ART n. 7665/2017 - non menzionati da RFI nelle note prott. ART nn. 2787/2017 e 3272/2017). Un ulteriore riferimento alla modifica al segnalamento e all’aumento di capacità del marciapiede a servizio dei binari 18 e 19 della Stazione di Napoli Centrale, nonché alla relativa data di *“messa in servizio”* (5 giugno 2017), è, altresì, contenuto nella documentazione allegata alla nota trasmessa da RFI all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito: *“ANSF”*) in data 18 ottobre 2017 (prot. ART n. 9374/2017).
- 1.2. Inoltre, nella Circolare Territoriale della stessa RFI n. 7/2017, in vigore dal 5 giugno 2017 - pervenuta all’Autorità con la nota di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (ora: Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A; di seguito: *“NTV”*), prot. ART n. 3109/2017 - sono indicati, relativamente alla stazione di Napoli Centrale, la *“Modifica al segnalamento di partenza”*: *“L’attuale segnale di partenza del binario 19 di Napoli Centrale è soppresso. In sua vece è stato attivato un nuovo segnale di partenza denominato “XIX” [...]”* e l’*“Aumento capacità marciapiede a servizio binari 18 e 19”*: *“In conseguenza dello spostamento del segnale di partenza del binario 19 sopra descritto, l’attuale marciapiede a servizio dei binari 18 e 19, mantenendo invariate le altre attuali caratteristiche, viene allungato di circa 80 metri. Pertanto, la nuova capacità del marciapiede è di 450 metri [...]”*.
- 1.3. Peraltro, la stessa RFI, nella sua memoria difensiva presentata in fase istruttoria (prot. ART n. 4503/2017, del 28 giugno 2017, di seguito *“memoria I”*), previa differenziazione degli interventi di allungamento dei marciapiedi e di modifica del segnalamento e limitatamente a tali aspetti: da un lato, sostiene che, in occasione della richiesta di informazioni dell’Ufficio Accesso alle infrastrutture (di seguito: *“Ufficio Accesso”*) dell’Autorità del 31 marzo 2017 (prot. ART n. 2008/2017), avrebbe correttamente indicato le sole stazioni *“attualmente”* prive di marciapiedi con lunghezza idonea alla doppia composizione; dall’altro, relativamente alla contestata carenza informativa attinente alla modifica del segnalamento, sostiene di essere incorsa in una *“svista”* (riferimento a pagina 2 della memoria difensiva RFI sopraccitata). Più in particolare, secondo quanto affermato dal Gestore dell’infrastruttura ferroviaria, la

suddetta richiesta verterebbe solo sulle stazioni *“attualmente”* prive di marciapiedi con lunghezza idonea al ricevimento dei treni in doppia composizione, tra le quali non si faceva evidentemente riferimento alla Stazione di Napoli Centrale essendone quest’ultima *“già dotata”*. Invece, con riguardo alla modifica del segnalamento, RFI afferma di essere incorsa, nell’omettere di rispondere alla richiesta, in *“una mera e non sostanziale svista”*, suffragata, a suo dire, dalla messa a disposizione delle imprese ferroviarie dell’informazione contenuta nella Circolare Territoriale n. 7/2017, documento accessibile anche nel sito internet di RFI; RFI rileva, altresì, che tale informazione sarebbe stata nella disponibilità dell’Autorità prima dell’adozione della delibera n. 78/2017 e che l’omissione ascrittale non avrebbe comunque prodotto lesioni alla concorrenza e alla parità di trattamento.

- 1.4. Nella ulteriore memoria difensiva trasmessa da RFI a seguito della comunicazione delle risultanze istruttorie (prot. 364/2018, del 17 gennaio 2018, di seguito *“memoria II”*), sembra argomentarsi che, pur se alla data della (prima) richiesta di riscontro delle informazioni in questione (prot. ART n. 2008/2017) *“la stazione di Napoli Centrale fosse interessata da lavori relativi al marciapiedi o allo spostamento del segnale”*, la tipologia dei lavori effettuati non sarebbe riconducibile ai quesiti posti dall’Autorità. In particolare, secondo RFI, con riferimento al quesito di cui al punto 6): tra le informazioni richieste dagli Uffici dell’Autorità non rientrerebbero lavori *“adeguamento”* e di *“potenziamento”*, i quali ultimi, che si sostanzierebbero nell’innalzamento del marciapiedi, sarebbero stati richiesti solo nella seconda nota di sollecito dell’Ufficio Accesso dell’Autorità (prot. ART n. 3099 del 12 maggio 2017) e sarebbero stati correttamente riscontrati da RFI; la domanda dell’Autorità in questione andrebbe intesa limitata all’elemento fisico *“marciapiedi”*; questi ultimi, nella Stazione di Napoli Centrale, risultavano di *“lunghezza idonea”*. Per RFI, conclusivamente, *“la domanda di cui al richiamato punto 6) della medesima nota non verteva sui lavori di adeguamento dei marciapiedi ma sulle stazioni prive di marciapiedi adeguati”* (o *“marciapiedi idonei”*; pp. 2-3 memoria II).
- 1.5. Inoltre, con riferimento al quesito di cui al punto 7) (prot. ART n. 2008/2017), il Gestore dell’infrastruttura, premurando di evidenziare come *“nessun profilo di contraddizione può cogliersi nei riscontri forniti”*, osserva che RFI sarebbe potuta incorrere in una omissione informativa laddove il quesito in questione *“fosse stato formulato nel senso di richiedere non solo le stazioni dotate di binari di adeguata lunghezza (richiesta, come detto, puntualmente esaudita da RFI), ma anche le stazioni (come Napoli Centrale) non dotate, al momento, di detti binari completamente idonei”* e *“L’impianto di Napoli Centrale non è stato indicato tra le stazioni dotate di binari di adeguata lunghezza proprio perché tali binari [Ndr.: di cui non si specifica il numero] erano interessati*

*dai correlati lavori relativi sia all'adeguamento / innalzamento marciapiedi sia allo spostamento del segnale di partenza".*

- 1.6. Inoltre, a parere di RFI, poiché *"i lavori relativi ai marciapiedi della Stazione di Napoli"* sarebbero comunque stati comunicati da RFI all'Autorità, a fronte della richiesta del 12 maggio 2017, prima dell'avvio del presente procedimento sanzionatorio, gli stessi non sarebbero dovuti rientrare nel perimetro della fattispecie sanzionatoria; tale eccezione non sarebbe stata rappresentata da RFI nella memoria del 28 giugno 2017, in quanto *"nella Delibera di avvio del procedimento l'asserita omessa informazione verteva sulla modifica del sistema di segnalamento"* (pag. 4 memoria II).
- 1.7. Con specifico riferimento all'incontestato intervento sul segnalamento, RFI sostiene che si tratti di un *"mero spostamento di un segnale di partenza"* non riconducibile a *"nuovo sistema di segnalamento né un rinnovo di quello esistente"*.
- 1.8. Un ulteriore argomento formulato da RFI, di carattere asseritamente *"dirimente"*, si sofferma sull'assenza di motivazioni del Gestore dell'infrastruttura a supporto della violazione contestata, in quanto non vi sarebbero vantaggi in capo a RFI, le informazioni in questione non sarebbero foriere di alcun *"rischio in termini di conseguenze connesse ad eventuali iniziative dell'ART"* e vi era consapevolezza *"di dover rendere noto lo spostamento del segnale dandone evidenza nell'ambito dell'apposita Circolare Territoriale"*, documento pubblico di cui è risultata destinataria la Nuovo Trasporto Viaggiatori (memoria II, pagg. 4-5).
- 1.9. Infine, se le omissioni contestate (limitate da RFI allo spostamento del segnale) fossero da ricondurre alla richiesta dell'Autorità su *"ogni utile informazione circa le attività in corso ai fini dell'estensione ed innovazione prospettica delle attuali modalità di esercizio"*, *"l'unico rimprovero che può essere eventualmente mosso"* nei confronti di RFI *"è il non aver fornito, eventualmente di propria sponte e non quindi quale necessario riscontro ad esplicite richieste formulate dall'ART, informazioni ulteriori"* (enfasi di RFI) e in tal senso andrebbe letta la parte della memoria di RFI del 28 giugno 2017 dove si fa riferimento ad una mera svista.
- 1.10. Le argomentazioni difensive soprariportate non valgono ad escludere la responsabilità di RFI in ordine ai fatti contestati con la delibera n. 78/2017.
- 1.11. Intanto, la difesa del Gestore dell'infrastruttura si concentra variamente su binari, marciapiedi (elementi oggetto di considerazione unitaria da parte della stessa RFI nella risposta del 28 aprile 2017 all'Autorità: prot. ART n. 2787/2017, del 2 maggio 2017) e segnalamento (anch'esso considerato non isolatamente da parte di RFI stessa nella Circolare Territoriale n. 7/2017). Tali elementi, invece, risultano strettamente connessi per lo svolgimento del servizio ferroviario in composizione multipla e oggetto delle richieste di informazioni da parte dell'Autorità e di unica contestazione nella delibera di avvio n. 78/2017 (considerato a pag. 3, punto i). Nelle sue difese, inoltre, RFI non contesta le risultanze

- istruttorie (corredate di precisi riferimenti documentali) e i contenuti della sua stessa Circolare Territoriale n. 7/2017, ma si limita a elaborare distinzioni tra tipologie di lavori, senza definirli compiutamente e illustrarne i relativi criteri definitivi. Il Gestore dell'infrastruttura, infine, non fornisce alcuna documentazione a supporto delle sue affermazioni.
- 1.12. Ad ogni modo, dalla documentazione agli atti - contrariamente a quanto sostenuto nelle memorie di RFI - risultano lavori che hanno determinato l'allungamento del marciapiede (oggetto specifico della domanda 6, di cui al prot. ART n. 2008/2017, non contestato da parte di RFI nelle sue memorie) a servizio dei binari 18 e 19 nella stazione di Napoli Centrale (prot. ART nn. 8425/2017 e 8426/2017, allegati C e D, documentazione relativa agli interventi per l'aumento di capacità del marciapiede e di modifica del segnalamento - trasmessa da RFI su richiesta istruttoria di cui al prot. ART n. 7665/2017), cioè quelli programmati per il ricevimento dei treni in doppia composizione (nota di RFI prot. ART n. 3272/2017).
  - 1.13. Peraltro, nella Circolare Territoriale n. 7/2017 della stessa RFI si fa esplicito riferimento alla *“Modifica al segnalamento di partenza”* (*“L’attuale segnale di partenza del binario 19 di Napoli Centrale è soppresso. In sua vece è stato attivato un nuovo segnale di partenza denominato “XIX” [...]”*) e all’*“Aumento capacità marciapiede a servizio binari 18 e 19”*: *“In conseguenza dello spostamento del segnale di partenza del binario 19 [...], l’attuale marciapiede a servizio dei binari 18 e 19, mantenendo invariate le altre attuali caratteristiche, viene allungato di circa 80 metri. Pertanto, la nuova capacità del marciapiede è di 450 metri [...]”* (enfasi aggiunta), compatibilmente, dunque, con *“la lunghezza idonea al ricevimento dei treni in doppia composizione, ipotizzata in circa 400m”* (nota riscontro RFI prot. ART n. 2787/2017).
  - 1.14. A tutto concedere, dunque, i marciapiedi nella Stazione di Napoli Centrale, non risultavano di *“lunghezza idonea”* per l’esercizio della doppia composizione.
  - 1.15. Sulla base di quanto osservato, risulta inconferente anche l’affermazione contenuta nella memoria II relativa alla presunta comunicazione dei lavori sul marciapiedi, da parte di RFI, prima dell’avvio del presente procedimento sanzionatorio, il quale – diversamente a quanto sostenuto da RFI – lungi dal fare esclusivo riferimento alla modifica del sistema di segnalamento (pag. 4 memoria II), si riferisce *“ai lavori di potenziamento dedicati ai binari programmati di ricevimento dei treni in doppia composizione nella stazione di Napoli Centrale (binari 18 e 19), non menzionandosi in particolare la modifica al segnalamento di partenza e il conseguente aumento di capacità del marciapiede a servizio dei binari 18 e 19”* (considerato pag. 2 delibera n. 78/2017).
  - 1.16. Inoltre, i quesiti 6 e 7 dell’Autorità (prot. ART n. 2008/2017) vertevano sia sui binari non idonei (quesito 6: *“stazioni [...] prive di binari di ricevimento idonei (lunghezza marciapiedi)”*), che su quelli già adeguati (quesito 7: *“disponibilità [...] nelle stazioni di origine/termine corsa, di binari di*

*adeguata lunghezza*”) per l’esercizio della doppia composizione: RFI, dunque, nel sostenere l’esistenza di binari non idonei presso la Stazione di Napoli Centrale ammette la violazione contestata. Peraltro, nella risposta del 28 aprile 2017 all’Autorità (prot. ART n. 2787/2017, del 2 maggio 2017), RFI formula un’unica risposta con riferimento ai “*Quesiti n. 6 e 7*”, entrambi contemplanti, appunto, “*le stazioni*”, e riferendo sempre in 400 metri la lunghezza utile.

- 1.17. Infine, con specifico riguardo alle difese sul segnalamento (contenute in entrambe le memorie e, in parte, nel verbale dell’audizione), anzitutto, lo stesso, oltre a essere stato definito dalla stessa RFI “*nuovo segnale*”, a seguito della soppressione del precedente segnale del binario 19 (Circolare Territoriale n. 7/2017 di RFI), risulta a ben vedere connesso agli interventi di potenziamento dei lavori precedentemente descritti (prot. ART nn. 8425/2017 e 8426/2017, allegati C e D e Circolare Territoriale n. 7/2017 di RFI) e riconducibile ai quesiti dell’Autorità, anche di tipo generale e oggetto di apposito sollecito (prot. ART n. 3099/2017), finalizzati all’acquisizione di informazioni sull’esercizio della doppia composizione.
- 1.18. Inoltre, non rilevano, ai fini della configurazione della responsabilità, le (inconferenti) argomentazioni riferite all’elemento soggettivo dell’illecito (avanzate, in generale, anche in sede di audizione), tenuto conto che RFI era certamente consapevole dell’esistenza dell’obbligo collaborativo nei confronti dell’Autorità, funzionale all’indagine conoscitiva del settore (ai sensi dell’articolo 37, comma 8, del d.lgs. n. 112 del 2015), essendo stata peraltro avvertita delle conseguenze sanzionatorie anche nella richiesta di informazioni formulata dall’Ufficio Accesso. Per di più: a seguito della richiesta di informazioni, il Gestore è risultato destinatario di sollecito per integrare le informazioni fornite (nota del 31 marzo 2017, prot. ART n. 2008/2017 e successivo sollecito del 12 maggio 2017, prot. ART n. 3099/2017); la modifica del segnalamento in questione, come si evince dalla documentazione agli atti (prot. ART n. 8426/2017, allegato D), si è sostanziata in una pluralità di attività ed è stata oggetto di apposita Circolare di RFI alle sue strutture e alle imprese ferroviarie, di talché la mancata risposta in merito a detta modifica non può essere declassata a “*svista*”, anche in considerazione del particolare *status* di RFI, Gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, oltre che rilevante Società operante nel settore dei trasporti ferroviari. Si consideri, altresì, che la sopra citata Circolare Territoriale n. 7/2017 non è mai stata inviata all’Autorità da RFI, mentre all’avvio del presente procedimento ha contribuito, tra l’altro, proprio la ricezione da parte dell’Autorità della Circolare in questione da NTV (con nota prot. ART n. 3109/2017; la quale Impresa ferroviaria ha ricevuto la Circolare, da parte di RFI, il 4 maggio 2017, nota prot. ART n. 8050/2017), che ha permesso di far emergere *per tabulas* un primo disallineamento tra quanto richiesto dall’Autorità e le informazioni trasmesse da RFI.

- 1.19. L'assenza di presunti vantaggi in capo al Gestore dell'infrastruttura e/o di pregiudizi per l'attività dell'Autorità, poi, lungi dall'aver carattere "dirimente" (memoria II, pagg. 4-5 e verbale audizione), non rileva ai fini dell'accertamento dell'illecito, quanto semmai con riferimento alla gravità della violazione e, quindi, per la quantificazione della sanzione.
  - 1.20. Né può in alcun modo rilevare, come invece argomentato da RFI in corso di audizione innanzi al Consiglio, il motivo per cui sono stati eseguiti gli interventi di *upgrade* infrastrutturale, ossia, asseritamente, attività di pianificazione ed esigenza di conformarsi a specifiche tecniche di interoperabilità. Infatti, e questo vale anche per il secondo profilo di censura, ciò che viene contestato al Gestore dell'infrastruttura non è la ragione degli interventi, ma il fatto di non aver adeguatamente risposto alla richiesta di informazioni dell'Autorità.
2. Con riguardo al secondo profilo di contestazione, ossia la carenza informativa sull'incremento di velocità massima nelle linee, segnatamente oltre i 300 km/h, dalla documentazione agli atti si evince che RFI non ha fornito le informazioni di cui alla richiesta dell'Autorità, o le ha fornite - a tutto concedere - in maniera inesatta, fuorviante o incompleta, in quanto dalla documentazione agli atti risultano attività, in corso o in programma, in merito a detto incremento della velocità.
- 2.1. L'ANSF, con la nota prot. ART n. 8727/2017, del 16 novembre 2017, ha comunicato che, in primo luogo, per quanto di sua conoscenza, sulla base della nota di RFI stessa del 18 ottobre 2017 (prot. ART n. 9374/2017), *"nessun intervento di modifica della rete in esercizio, finalizzato all'incremento di velocità oltre i 300 km/h è stato eseguito o sta per essere eseguito"* dal Gestore dell'Infrastruttura, *"almeno sino all'orizzonte temporale del 2019"*, precisando, tuttavia, come non sia *"a priori possibile escludere che lo stesso Gestore abbia in corso iniziative che potrebbe portare a conoscenza dell'ANSF soltanto in un successivo momento"*. Nella nota prot. ART n. 8727/2017, in secondo luogo, menzionando la documentazione ad essa allegata, l'Agenzia: ha riferito di numerose interlocuzioni relative all'incremento di velocità sulla rete AV/AC tra le strutture del Gruppo Ferrovie dello Stato e gli Enti pubblici competenti (in particolare Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Trenitalia S.p.A., Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie; di seguito rispettivamente: RFI, FSI, Trenitalia, MIT e ANSF), collocate in un arco temporale tra gennaio 2012 e luglio 2014 (cfr. allegati alla nota prot. ART n. 8727/2017); ha osservato, conseguentemente, che l'iniziativa di innalzamento delle prestazioni della rete alta velocità ad oltre 300 km/h si è fermata nel 2014, *"almeno per quanto attiene ai procedimenti di competenza dell'ANSF"*; rilevando *"le strette relazioni con il tema dell'incremento delle prestazioni"* della rete, l'ANSF ha sinteticamente riferito dei test fino a velocità pari a 385 km/h del veicolo V300Zefiro\ETR



- 1000, di Trenitalia, effettuati, ai fini della certificazione di tale veicolo, presso alcune tratte (Torino-Novara e Roma-Napoli), e svolti, su autorizzazione dell'ANSF, *“a cavallo del 2015-2016”*. Come risulta dalla documentazione trasmessa da Trenitalia con la nota prot. ART n. 8427/2017, tali prove, svolte sulla base di accordi tra l'Impresa ferroviaria e RFI, hanno richiesto l'esecuzione di alcuni interventi sull'infrastruttura ferroviaria (verbali di accordo del 18 maggio 2015 e del 27 aprile 2016) e *“hanno fatto conseguire al treno la certificazione TSI per velocità massima di 350 km/h”* (nota prot. ART n. 9404/2017, di Trenitalia).
- 2.2. A valle delle attività sinteticamente descritte, relative all'arco temporale 2012-2016, le strutture del Gruppo Ferrovie dello Stato hanno pianificato, nella seconda metà del 2016, interventi in relazione all'incremento della velocità massima nelle linee oltre i 300 km/h. Infatti, la documentazione pervenuta, nel corso dell'istruttoria, da parte di FSI (prot. ART n. 8203/2017, del 2 novembre 2017), Trenitalia (prot. ART n. 8427/2017, del 9 novembre 2017) e RFI (prot. ART. n. 8560/2017, del 13 novembre 2017), contiene riferimenti a programmazioni relative al suddetto incremento, che confermano le notizie di stampa al riguardo.
- 2.3. In particolare, in un estratto del Piano Industriale 2017/2026-Executive Summary di RFI (prot. ART n. 8203/2017, trasmesso da FSI) e nei Lineamenti e prime risultanze del predetto Piano (prot. ART n. 8560/2017, del 26 luglio 2016, trasmesso da RFI) si menziona, tra le azioni per rendere la rete più *“performante”*, l'*“Upgrade linee ad alta velocità a 350 km/h”*. Inoltre, in un estratto del Piano d'Impresa 2017-2026 di Trenitalia, datato 12 luglio 2016, trasmesso sempre da FSI con la suddetta nota prot. ART n. 8203/2017, sono menzionati, per quanto attiene allo *“scenario infrastrutturale di riferimento”*, un incremento di velocità da 300 km/h a 350 km/h sulle linee AV/AC (Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli) e una riduzione dei tempi di percorrenza di 25 minuti, *“solo con ETR 1000”*, correlata al riferimento temporale di dicembre 2017, oltre ai *“Rilasci su infrastruttura”* con un richiamo agli *“effetti dei principali rilasci infrastrutturali previsti dal gestore”*. Entrambe tali pianificazioni risultano consolidate nell'estratto del Piano Industriale 2017/2026 della Capogruppo FSI - approvato nella riunione del Consiglio di amministrazione del 13 settembre 2016 - pervenuto con la sopra citata nota prot. ART n. 8203/2017: in tale documento si fa, dunque, riferimento alla rete più *“performante”*, con l'azione *“Upgrade linee ad alta velocità a 350 km/h”* e, nell'ambito delle *“Principali assumption (Estratto parte Trenitalia)”*, tra i *“Rilasci su infrastruttura”* risultano *“inclusi dal 2018 gli effetti della velocizzazione dell'ETR1000 a 350 km/h (Roma-Milano in 2 h e 30, condizionata a vincoli autorizzativi da parte del MIT)”*.
- 2.4. Tali rilievi non risultano superati dalle difese di RFI, formulate nelle due memorie trasmesse (prot. nn. 4503/2017 del 28 giugno 2018 e 364/2018 del 17 gennaio 2018), nonché sulla base di quanto reso in sede della citata audizione dinnanzi il Consiglio dell'Autorità del 14 febbraio 2018.

- 2.5. In particolare, con riferimento a tale profilo di contestazione, RFI argomenta che: il quesito dell'Ufficio Accesso (n. 1, di pag. 2, prot. ART n. 2008/2017) si riferirebbe a *"incremento della velocità massima nelle linee"* limitatamente *"a interventi infrastrutturali e impiantistici, interventi di orario, di organizzazione e regolamentazione della gestione della circolazione e della manutenzione"*. RFI avrebbe correttamente risposto rappresentando di avere *"in programma, in uno scenario di attivazione di almeno una fase entro l'anno 2021, i seguenti upgrade infrastrutturali: - Direttissima Roma -Firenze (da 250 a 300 km/h); - Bologna-Lecce (da 180 a 200 km/h); Battipaglia-Reggio Calabria (da 180 km/h a 200 km/h); - Venezia-Trieste (da 180 a 200 km/h); - Bologna-Verona (da 150 a 200 km/h)"*, non avendo *"né in corso, né in programma, interventi infrastrutturali dedicati all'innalzamento della velocità della rete oltre i 300 km/h"* (pag. 6, memoria II).
- 2.6. Le risultanze istruttorie, secondo RFI, avrebbero considerato incomplete le informazioni rese da RFI, in ragione: i) dell'esecuzione di alcuni interventi sull'infrastruttura ferroviaria effettuati nel periodo delle corse prova svolte da Trenitalia ai fini della certificazione del proprio treno V300 Zefiro- ETR 1000; ii) del supposto riferimento alle attività relative all'incremento di velocità massima nelle linee AV/AC oltre i 300 km/h, contenuto nei piani di impresa di Trenitalia e di RFI, nonché nella versione consolidata del Piano Industriale di FSI 2017/2026, acquisiti nel corso dell'istruttoria.
- 2.7. Più in particolare, con riferimento al punto i), nelle difese si osserva che i lavori svolti da RFI durante la campagna di corse prova di Trenitalia – riguardanti la sistemazione sede binario, l'incollaggio ballast, le misure dispositivi di armamento, i cui costi sono stati sostenuti dall'Impresa ferroviaria – *"sarebbero del tutto estranei ad un ipotetico percorso di innalzamento della velocità della rete"*, in quanto eseguiti *"unicamente per permettere lo svolgimento delle corse funzionali alla certificazione del materiale rotabile"* (memoria II, pag. 7).
- 2.8. In relazione al punto ii), RFI fa presente che il suo piano di impresa non opererebbe alcun richiamo ad *"interventi infrastrutturali"* ma solo ad *"upgrade linee ad alta velocità a 350 km/h"* e che tale riferimento, pertanto, *"non può assurgere ad elemento provante la supposta omissione informativa"*, configurandosi semmai quale *"mero obiettivo di pianificazione, manchevole di quegli elementi di operatività e concretezza che, solo se presenti o in procinto di concretizzarsi, avrebbero suggerito un'informativa al mercato, forse prima ancora che all'Autorità"* (pag. 7 memoria II).
- 2.9. Inoltre, nel Piano di Impresa di RFI non si farebbe menzione alcuna di specifici interventi di qualsiasi genere, né previsto un termine di attivazione, per cui andrebbe esclusa l'esecuzione di *"interventi infrastrutturali"*, dal momento che – si sostiene - *"l'upgrade a cui si è fatto riferimento nel Piano attiene esclusivamente ad aspetti connessi all'iter"*

*amministrativo, anch'esso non attivato all'atto della richiesta di informazione e a quella di riscontro [all'Autorità]" (pag. 7 memoria II).*

- 2.10. A supporto della correttezza di quanto dichiarato, RFI opera un riferimento a quanto evidenziato dall'ANSF (in data 16 novembre 2017 con nota prot. ART n. 8727/2017, a seguito della richiesta formulata con nota prot. ART n. 7592/2017, del 18 ottobre 2017), soggetto chiamato a pronunciarsi per il tema connesso all'innalzamento della velocità. Tale profilo, secondo RFI, avrebbe rilievo dirimente e dimostrerebbe l'erroneità di un approccio presuntivo, *"peraltro incentrato su una documentazione (in particolare l'estratto del piano di impresa di Trenitalia) la cui paternità non può essere, nemmeno indirettamente, ricondotta a RFI"* (pag. 8 memoria II).
- 2.11. In sede di audizione, infine, RFI osserva come, nell'ambito del procedimento istruttorio, in relazione al profilo della velocizzazione in questione, sarebbero state *"prese a riferimento note in materia di velocizzazione delle linee prodotte da un'impresa ferroviaria e non anche i relativi riscontri forniti da RFI e trasmessi agli Uffici dell'Autorità"* prima dell'avvio del presente procedimento sanzionatorio.
- 2.12. Anche le difese sull'incremento di velocità delle linee non sono suscettibili di rimuovere l'illiceità della condotta di RFI. Il quesito posto dall'Autorità, intanto, non è limitato – come più volte sostenuto da RFI - a specifici interventi e, in particolare, a *"interventi infrastrutturali"*, né necessariamente ad interventi in corso. La richiesta di informazioni di cui al prot. ART n. 2008/2017 ha riguardato, infatti, *"ogni utile informazione circa attività in corso o in programma che impattino sul segmento in esame, a titolo esemplificativo e non esaustivo: "1) incremento della velocità massima nelle linee (interventi infrastrutturali e impiantistici, interventi di orario, di organizzazione e regolamentazione della gestione della circolazione e della manutenzione)"*. Nella successiva nota del 12 maggio 2017 (prot. ART n. 3099/2017), si è richiesto a RFI di *"fornire ogni utile informazione circa attività in corso o in programma che impattino sul segmento in esame"*.
- 2.13. Conseguentemente, le risultanze istruttorie non si limitano agli interventi infrastrutturali, eseguiti da RFI sulla rete per i test fino a velocità pari a 385 km/h del veicolo V300Zefiro\ETR 1000, di Trenitalia, e non (espressamente) menzionati nel piano di impresa di RFI.
- 2.14. Intanto, i test condotti da RFI con Trenitalia – che, diversamente da quanto argomentato da RFI, presentano, e non potrebbe essere diversamente, *"strette relazioni con il tema dell'incremento delle prestazioni"* della rete (nota ANSF prot. ART n. 8727/2017; cfr. anche allegati a quest'ultima nota), in quanto, tra l'altro, l'uno (velocizzazione del materiale rotabile) non potrebbe svolgere effetti senza l'altro (velocizzazione della rete) e viceversa - hanno richiesto l'esecuzione di interventi infrastrutturali su parte della rete AV/AC (Torino-Novara e Roma-Napoli). Ma, soprattutto, la suddetta velocizzazione del materiale

rotabile si inserisce all'interno di svariate attività, relative all'incremento di velocità sulla rete, collocate nell'arco temporale 2012-2016, che hanno visto la partecipazione di RFI, FSI, Trenitalia, oltre che di MIT e ANSF (documentazione allegata alla nota prot. ART n. 8727/2017).

- 2.15. A valle di queste attività, il Gestore dell'infrastruttura (e, conseguentemente, le strutture del Gruppo Ferrovie dello Stato, tra le quali come è noto rientra RFI), ha pianificato, nella seconda metà del 2016, interventi in relazione all'incremento della velocità massima nelle linee oltre i 300 km/h. Avendo gli Uffici dell'Autorità espressamente richiesto di conoscere anche solo informazioni inerenti ad attività programmate relative all'incremento della velocità massima nelle linee (*"a titolo esemplificativo e non esaustivo"*, riferibili non solo peraltro a *"interventi infrastrutturali"*, ma anche *"impiantistici, interventi di orario, di organizzazione e regolamentazione della gestione della circolazione e della manutenzione"* [prot. ART n. 2008/2017], e comunque *"ogni utile informazione circa attività in corso o in programma che impattino sul segmento in esame"* [prot. ART n. 3099/2017]), non è, dunque, revocabile in dubbio che RFI abbia svolto quantomeno attività di programmazione, anche con riferimento al lungo arco temporale in cui essa si è svolta (dal 2012 ad oggi).
- 2.16. Sulla base del quesito formulato dall'Autorità, RFI, dunque, sarebbe stata tenuta a comunicare, tra gli altri, anche eventuali (asseriti) *"aspetti connessi all'iter amministrativo"* dell'incremento della velocità nella rete (di cui anche alla nota di RFI del 25 maggio 2017 inviata a NTV, richiamata nella memoria I), tra l'altro anch'essi menzionati nel Piano Industriale 2017/2026 di FSI (nota prot. ART n. 8203/2017), di consolidamento dei piani industriali di RFI e Trenitalia, unitamente a *Rilasci su infrastruttura"* (tra i quali, appunto, risultano *"inclusi dal 2018 gli effetti della velocizzazione dell'ETR1000 a 350 km/h (Roma-Milano in 2 h e 30, condizionata a vincoli autorizzativi da parte del MIT)"*).
- 2.17. Inoltre, il fatto che RFI stessa riconosca che il suo piano di impresa configurerebbe *"mero obiettivo di pianificazione"* (a suo dire *"manchevole di quegli elementi di operatività e concretezza che, solo se presenti o in procinto di concretizzarsi, avrebbero suggerito un'informativa al mercato, forse prima ancora che all'Autorità"*, pag. 7 memoria II), costituisce ammissione di integrazione della condotta omissiva contestata.
- 2.18. Inoltre, anche a voler considerare - erroneamente - solamente interventi di tipo infrastrutturale, non convincenti, poi, e comunque indimostrate (anche in ossequio al principio di vicinanza della prova), risultano le difese di RFI sulla presunta estraneità della stessa alla pianificazione industriale 2017/2026 della Capogruppo Ferrovie dello Stato (della cui pianificazione è stato trasmesso solo un estratto), formata sulla base dei piani industriali di RFI e Trenitalia, nei quali – a valle delle attività sul tema relative all'arco temporale 2012-2016 – compaiono, tra l'altro, anche espliciti riferimenti

a interventi di tipo infrastrutturale. Il Gestore dell'infrastruttura avrebbe comunque dovuto, sul tema oggetto di indagine, fornire informazioni all'Autorità, quantomeno di tipo generale, di cui risultava esserne venuto a conoscenza in connessione al particolare ruolo e *status* di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il tema in questione, come è evidente, è suscettibile di produrre rilevantissimi impatti sul mercato ferroviario e sui relativi assetti concorrenziali.

- 2.19. Le affermazioni della nota ANSF prese a riferimento da RFI, inoltre, oltre a quanto osservato in precedenza, non risultano certamente avere *"rilievo dirimente"* come sostenuto da RFI, né con riferimento alle attività in corso, né - evidentemente - per quelle in programma. L'ANSF, infatti, oltre a esprimersi sulla base della nota trasmessale da RFI stessa il 18 ottobre 2017 (prot. ART n. 9374/2017), si limita *"all'orizzonte temporale del 2019"* e si premura di precisare come non sia *"a priori possibile escludere che lo stesso Gestore abbia in corso iniziative che potrebbe portare a conoscenza dell'ANSF soltanto in un successivo momento"* (enfasi aggiunta).
- 2.20. Destituita di qualsiasi fondamento risulta, poi, la tesi di RFI secondo la quale l'istruttoria si sarebbe basata sulle affermazioni di un'Impresa ferroviaria, anziché su quanto osservato dal Gestore nell'interlocuzione con quest'ultima: le risultanze istruttorie, previa integrale considerazione del relativo fascicolo istruttorio, sono supportate da puntuali richiami documentali (con relativo protocollo) e non risultano fondarsi acriticamente su alcuna prospettazione di parte.
- 2.21. In sede di audizione, infine, RFI ha richiamato le previsioni di cui all'art. 5, comma 6, del Regolamento sanzionatorio, di cui - a suo parere - sembrerebbe non essersene tenuto conto nel corso dell'istruttoria.
- 2.22. Anche tale rilievo di tipo procedimentale risulta infondato. Infatti, occorre evidenziare che l'acquisizione delle informazioni e documenti dai soggetti a vario titolo interessati dalle richieste dell'Ufficio non ha integrato novità di rilievo tali da essere comunicate alla Parte, ai fini di un'ulteriore specifica difesa, ai sensi di quanto previsto dalla norma appena evocata. La documentazione complessivamente acquisita, come è evidente, non ha ampliato il tema di indagine ricavabile dalla delibera di avvio del presente procedimento, né mutato i termini dell'oggetto delle contestazioni in esso contenute, ma è risultata funzionale all'accertamento dei fatti contestati a RFI con la delibera n. 78/2017, sui quali RFI ha avuto ampiamente modo di controdedurre. È peraltro evidente come non potrebbero farsi seguire a qualsiasi acquisizione istruttoria, come sembrerebbe prospettare genericamente RFI, comunicazioni e conseguenti eventuali ulteriori memorie difensive della Parte.
- 2.23. Peraltro, anche a voler qualificare la documentazione complessivamente acquisita in sede istruttoria, a seguito delle menzionate richieste di informazioni, come *"novità di rilievo"*, ai sensi di quanto indicato dal citato

art. 5, comma 6, del Regolamento sanzionatorio, va evidenziato nondimeno come le relative tempistiche procedurali adottate dall'Autorità, per la conseguente comunicazione alla Parte, integrino appieno quanto previsto dalla richiamata norma. Difatti: i) la citata attività di raccolta delle informazioni e documenti, richiesti ai soggetti a vario titolo interessati, si è conclusa in data 12 dicembre 2017; ii) mediante la comunicazione delle risultanze istruttorie è stata, tra l'altro, comunicata a RFI - in data 15 dicembre 2017 e, dunque, dopo solo tre giorni dal ricevimento dell'ultima acquisizione documentale da parte degli Uffici – qualsiasi presunta “novità”, anche asseritamente di “rilievo” secondo RFI; iii) mediante detta comunicazione delle risultanze istruttorie, al fine di assicurare un effettivo diritto al contraddittorio procedimentale, è stato poi assegnato a RFI un termine per controdedurre di 25 giorni per replicare alle risultanze istruttorie (e dunque maggiore rispetto ai 15 giorni previsti dal richiamato articolo 5, comma 6, e superiore ai 20 giorni previsti, dall'articolo 10, comma 1, del Regolamento sanzionatorio); successivamente, su richiesta di RFI (prot. ART 9596/2017), tale ultimo termine è stato persino aumentato a 32 giorni.

2.24. Tali considerazioni valgono, a maggior ragione, anche con specifico riferimento alle informazioni e documentazioni acquisite dall'ANSF, sulle quali sembra appuntarsi il rilievo in oggetto di RFI (*“La stessa ANSF (che si apprende dalla lettura delle CRI essere stata interpellata dagli Uffici dell'ART)”*: pag. 8 memoria II): la nota ANSF è del 16 novembre 2017 (prot. ART n. 8727/2017); la comunicazione della stessa a RFI, con possibilità di controdedurre (come poi è avvenuto con la sopracitata memoria II), è del 15 dicembre 2017 (prot. n. 9479/2017).

2.25. Ad ogni modo, non è dato comprendere quale violazione del contraddittorio procedimentale risulti aver subito RFI, che ha potuto ampiamente esercitare il diritto di difesa e di accesso agli atti, oltre a vedersi riconoscere, nel corso del procedimento, proroghe - oltre che dei termini per la produzione delle informazioni e documenti richiesti in sede istruttoria - per la trasmissione della memoria difensiva successiva alla comunicazione delle menzionate risultanze istruttorie (prot. ART 9596/2017 e 9608/2017, entrambe del 20 dicembre 2017) e per lo svolgimento dell'audizione dinnanzi al Consiglio richiesta da RFI stessa (prot. ART n. 672/2018 e 684/2018, entrambe del 29 gennaio 2018), proprio per assicurare il più ampio esercizio del diritto di difesa.

3. In definitiva, in considerazione di quanto sopra illustrato, si ritengono sussistenti i presupposti per comminare la sanzione prevista dall'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo n. 112 del 2015 nei confronti di RFI, non avendo quest'ultima correttamente risposto alla richiesta di informazioni dell'Ufficio Accesso dell'Autorità, con riferimento ai lavori di potenziamento dedicati ai binari programmati di ricevimento dei treni in doppia composizione nella Stazione di Napoli Centrale e all'incremento di velocità massima nelle linee;

**RITENUTO**

pertanto, accertata la violazione dell'articolo 37, commi 8 e 14, lett. c), del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e di procedere all'irrogazione della sanzione ivi prevista per un importo compreso tra euro 50.000,00 (cinquantamila/00) e euro 250.000,00 (duecentocinquantamila/00);

**CONSIDERATO**

altresì quanto riportato nella relazione istruttoria in relazione alla determinazione dell'ammontare della sanzione e in considerazione dell'articolo 14 del Regolamento sanzionatorio e delle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, adottate con delibera n. 49/2017 del 6 aprile 2017, e in particolare che:

1. la determinazione della sanzione da irrogare a RFI per la violazione accertata deve essere effettuata, ai sensi dell'articolo 11, della legge n. 689 del 1981, avuto riguardo, tra un limite minimo ed un limite massimo individuato dalla legge, *“alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche”*;
2. per quanto attiene alla gravità della violazione, le carenze informative attribuibili a RFI – che ha però fornito informazioni sugli altri quesiti oggetto di richiesta - hanno riguardato due profili (i lavori di potenziamento dedicati ai binari programmati di ricevimento dei treni in doppia composizione nella Stazione di Napoli Centrale e l'incremento di velocità massima nelle linee, segnatamente oltre i 300 km/h) e, ai fini di integrazione delle informazioni fornite, il Gestore è risultato destinatario di un sollecito da parte degli Uffici dell'Autorità; con riferimento all'incremento della velocità nelle linee oltre i 300 km/h, la mancata acquisizione di informazioni è suscettibile di produrre effetti pregiudizievoli rilevanti sull'azione amministrativa dell'Autorità, chiamata a monitorare e osservare il mercato, a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie e a correggere le discriminazioni tra le imprese, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati; non risulta il conseguimento di significativi vantaggi in capo all'agente in conseguenza della violazione;
3. in merito all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione e alla personalità dell'agente, non risultano elementi rilevanti;
4. in relazione alle condizioni economiche, non risultano condizioni di problematicità in capo all'agente, responsabile della gestione complessiva della rete ferroviaria nazionale in forza dell'atto di concessione rilasciato con Decreto Ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000;

5. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida adottate con delibera n. 49/2017, risulta congruo: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 60.000,00; (ii) aumentare l'importo base di euro 20.000,00 in considerazione delle circostanze sopraelencate;

**RITENUTO**

pertanto di procedere ad irrogare la sanzione nella misura di euro 80.000,00 (ottantamila/00), per la violazione dell'articolo 37, commi 8 e 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112;

Tutto ciò premesso e considerato

**DELIBERA**

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la violazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dell'articolo 37, commi 8 e 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112;
2. è irrogata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 80.000,00 (ottantamila/00);
3. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, tramite 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.26/2018";
4. decorso il termine di cui al punto 3, 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 24 novembre 1981, n. 689, 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;
5. 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 esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 12 marzo 2018

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