

Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 126/2017 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), 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 (Rifusione)”, per la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h. Archiviazione della contestazione relativa all'esercizio dei treni in doppia composizione.

L'Autorità, nella sua riunione del 2 agosto 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** il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, recante “*Attuazione della direttiva 2001/12/CE, della direttiva 2001/13/CE e della direttiva 2001/14/CE in materia ferroviaria*”;
- 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 2, comma 1, ai sensi del quale “*Le attività disciplinate dal presente decreto si uniformano ai seguenti principi: a) autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie; b) indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura, separazione contabile o costituzione di strutture aziendali autonome e distinte, sotto il profilo patrimoniale e contabile, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia; c) libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive dell'Unione europea e negli articoli 56 e seguenti del TFUE, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario [...]*”;
 - l'articolo 3, comma 1, lettera II);
 - l'articolo 6, comma 1, secondo il quale “*L'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, ai fini dell'esercizio del trasporto ferroviario, è consentito a condizione che ciascuna impresa ferroviaria dimostri: c) [...] di aver concluso, in base al diritto pubblico o privato, la stipula del contratto di utilizzo dell'infrastruttura di cui all'articolo 25. Le condizioni alla base di tale contratto sono non discriminatorie e trasparenti e sono pubblicate nel prospetto informativo della rete*”;

- l'articolo 11, comma 3, ai sensi del quale *“Il gestore dell’infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l’accessibilità, la funzionalità, nonché le informazioni”*;
- l'articolo 12, comma 2, ai sensi del quale *“alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell’ambito di applicazione del presente decreto, per l’esercizio del trasporto internazionale di passeggeri, nonché del trasporto nazionale passeggeri alle condizioni di cui all’articolo 6, commi 2 e 3”*;
- gli articoli 13, comma 1, e 15;
- l'articolo 14, che prevede, tra l'altro, che *“Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all’infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell’infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico”* (comma 2), e che *“Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all’allegato V del presente decreto”* (comma 3);
- l'articolo 37, e in particolare il comma 14, secondo cui l'Autorità *“osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all’accesso ed all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, 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”*;

VISTO

il Prospetto informativo della rete (di seguito: “PIR”);

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. 126/2017 del 19 ottobre 2017 (notificata con nota prot. ART n. 7668/2017, del 20 ottobre 2017), con la quale l'Autorità avviava nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, un procedimento per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio per la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015. E ciò in base agli elementi acquisiti nell'ambito dei procedimenti di cui alle delibere nn. 76/2017 e

77/2017, nonché della nota di Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (ora: Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.; di seguito: "Italo-NTV"), prot. ART n. 5418/2017, del 31 luglio 2017. Da essi, infatti, sembrava emergere come Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito: "RFI" o "Gestore dell'infrastruttura") non avesse assicurato condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, anche attraverso il mancato assolvimento degli obblighi informativi, con riferimento:

- a) all'esercizio dei treni in doppia composizione;
- b) all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h;

VISTA la memoria difensiva presentata da RFI nel corso dell'istruttoria in data 20 novembre 2017 (prot. ART n. 8841/2017, del 21 novembre 2017, di seguito: "memoria 1");

VISTE le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto, comunicate a RFI, previa deliberazione del Consiglio del 30 maggio 2018, ex articolo 10, comma 1, lettera *b*), del citato Regolamento sanzionatorio, dall'Ufficio Vigilanza e sanzioni, con nota prot. n. 4573/2018, del 31 maggio 2017;

VISTA la memoria difensiva trasmessa da RFI il 28 giugno 2018 (prot. ART n. 5562/2018, del 29 giugno 2018, di seguito: "memoria 2"), in esito alla comunicazione delle risultanze istruttorie (di seguito: "CRI");

SENTITI in audizione finale, in data 5 luglio 2018, i rappresentanti di RFI;

VISTA la relazione dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO quanto segue:

1. dalla documentazione agli atti risulta la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del d.lgs. n. 112 del 2015, non avendo RFI assicurato condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, anche mediante il mancato assolvimento dell'obbligo informativo, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura oltre 300 km/h.
2. L'obbligo informativo è stato, nel tempo, disciplinato dai decreti legislativi 8 luglio 2003, n. 188 e 15 luglio 2015, n. 112. Entrambi hanno previsto in capo al Gestore dell'infrastruttura, come strumentale e ineludibile presidio della libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e passeggeri per ferrovia da parte delle Imprese ferroviarie [*"a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario"* (articolo 2)], l'assolvimento dell'obbligo informativo con riguardo a vari aspetti dell'infrastruttura ferroviaria, ed in particolare a quelli relativi alla sua accessibilità e funzionalità (articoli 11 e 12).

Obbligo informativo la cui principale - ma non unica - modalità di adempimento, secondo quanto previsto, dapprima, nell'articolo 13 del d.lgs. n. 188 del 2003 e, oggi, nell'articolo 14 del d.lgs. n. 112 del 2015, è costituito dall'elaborazione, pubblicazione e aggiornamento periodico del Prospetto informativo della rete (di seguito: "PIR").

Quanto all'obbligo, in capo al Gestore dell'infrastruttura, di fornire informazioni agli operatori del mercato dei trasporti di merci e passeggeri per ferrovia, va

segnatamente sottolineato come dal contesto normativo e regolatorio emerge con chiarezza che:

- i. attesi i compiti del Gestore (che, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, del d.lgs. n. 112 del 2015, come già stabilito dalla corrispondente disposizione del d.lgs. n. 188 del 2003, deve aver cura di essere *"autonomo ed indipendente...dalle imprese operanti nel settore dei trasporti"*) e i principi, immanenti, cui devono uniformarsi le attività disciplinate dalle norme che si sono succedute nel tempo (equità, non discriminazione e trasparenza, oltre che indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura), le informazioni da questi rese non solo devono sussistere in maniera completa, ma devono essere simmetriche e tempestive;
- ii. lo stesso Gestore, nell'indicare - negli anni - l'obiettivo del PIR, lo ha esplicitato in maniera coerente con l'obbligo informativo come sopra profilato, ossia: *"fornire ai soggetti interessati tutti gli elementi necessari per una corretta pianificazione dell'offerta da parte degli stessi"* (così recita il paragrafo 1.2 del Capitolo 1 del PIR, con una formulazione rimasta sostanzialmente immutata nel tempo, quantomeno a far data dall'edizione di dicembre 2010). Una previsione di analogo tenore è prevista, sin dall'edizione di dicembre 2010, nel paragrafo 3.10 del Capitolo 3 (ora paragrafo 3.9 del medesimo Capitolo del PIR 2019 - edizione marzo 2018), specificamente riferito alla *"Utilizzazione delle linee AV/AC"*, nel quale sono fornite alcune *"indicazioni necessarie alla pianificazione dei servizi di trasporto sulle linee della rete AV/AC"*;
- iii. sempre nella stessa direzione va, ancora, la previsione contenuta nell'articolo 2 ("Oggetto"), dell'Accordo Quadro Tipo (Appendice 2 al Capitolo 2 del PIR), che recita: *"Qualora nel periodo di validità si rendesse disponibile capacità aggiuntiva connessa all'entrata in esercizio di opere infrastrutturali, GI si impegna a comunicare al Richiedente la data definitiva di attivazione di ciascuna opera al più tardi 12 mesi prima di detta data, fornendo ove possibile un'informativa di massima 24 mesi prima della medesima data"*;
- iv. ancora, il PIR, nel Capitolo 3, al paragrafo 3.8, così come nella versione risalente all'edizione di dicembre 2013, introdotta a seguito della prescrizione dell'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari, di cui alla nota prot. 1076/3/URSF del 10 dicembre 2013 (nel PIR 2019 - edizione marzo 2018, il Capitolo è ancora il 3 ed il paragrafo il 3.7), fa obbligo al Gestore di stimolare, raccogliere, valutare e condividere proposte di miglioramento, efficientamento e sviluppo dell'infrastruttura. Obbligo da assolvere convocando, con cadenza almeno annuale, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - nonché, con l'Autorità, a decorrere dall'edizione dicembre 2014 del PIR 2015) - un apposito tavolo tecnico con tutte le Imprese ferroviarie operanti in Italia;
- v. ad ogni modo, l'ordinamento europeo e nazionale impone che la gestione dell'infrastruttura ferroviaria sia - oltre che trasparente - equa e non discriminatoria, da parte di un soggetto necessariamente tenuto

all'indipendenza nei confronti dei vari attori del mercato, conseguendo, diversamente, al di là delle specifiche modalità informative previste dal PIR, violazioni alla disciplina dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

3. Per quanto concerne la contestazione relativa all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h, dalla documentazione agli atti emerge come esso sia stato perseguito da RFI, costantemente e per un arco considerevole di tempo, al fine di consentire a Trenitalia S.p.A (di seguito: "Trenitalia") l'esercizio, sulle linee AV, dei treni ETR1000, opportunamente acquistati e proposti per l'omologazione a 360 km/h. Nell'operare in tal senso, RFI ha omesso di fornire, ovvero l'ha fatto in maniera parziale e tardiva, le dovute informazioni sull'*upgrade* che si era prefissa di attuare, compromettendo - così - in maniera grave il futuro accesso all'infrastruttura da parte di Imprese ferroviarie diverse da Trenitalia.
4. Va da sé, infatti, che la concreta intenzione di realizzare l'incremento della velocità sulla rete AV/AC, ovvero, quantomeno, il successivo convincimento di disporre di una rete potenzialmente idonea ad essere esercita per velocità superiori ai 300 km (convincimento già di per sé solo, a prescindere dalla più ampia ricostruzione prospettata, oggetto di doverosa informazione), recavano elementi di sicuro interesse per le Imprese ferroviarie titolari di licenza, e ciò: per il primo aspetto, almeno dalla costituzione della *task force* istituita nel 2012 (v. più avanti, in particolare *sub* 5.i, ii e iii) e finalizzata, anche, a predisporre - su esplicita richiesta di RFI - test di *upgrading* prestazionale sull'infrastruttura; quanto al secondo aspetto, a far data dal marzo 2013 (v. più avanti, nota di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., di seguito "FSI", *sub* 5.viii).

In concreto, invece, il mercato ferroviario, ad eccezione di Trenitalia, è stato messo in grado di accedere all'informazione d'interesse - sia pure non totalmente trasparente, in quanto decontestualizzata dal punto di vista temporale - solo, per quanto riguarda Italo-NTV, nel 2017 (su esplicita richiesta dell'Impresa in questione; v. più avanti *sub* 6.v e vii), e, per quanto riguarda le altre Imprese, nel 2018 (v. più avanti *sub* 6.x).

Dalla tempestiva e completa conoscenza di dette circostanze le Imprese ferroviarie avrebbero, infatti, ben potuto ricavare la ragionevole aspettativa di un futuro incremento prestazionale dell'infrastruttura ed elementi per un'adeguata pianificazione industriale.

A tal proposito, plurimi indizi di convergente sintomaticità emergono, in particolare, dalla lettura sistematica e diacronica:

(A) delle note che, nel periodo compreso tra l'inizio del 2012 e la prima metà del 2014, testimoniano dell'interlocuzione, a vario titolo, tra i singoli soggetti del Gruppo facente capo a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (di seguito: "FSI"), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito: "MIT"), e l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito: "ANSF"), inerente sia alla certificazione di nuovi treni Trenitalia per velocità superiori ai 300 km/h, sia agli incrementi prestazionali della rete AV/AC;

(B) delle interlocuzioni avvenute tra il 2014 e il 2018 tra RFI e Italo-NTV in merito all'incremento della velocità sulla rete AV/AC oltre i 300 km/h.

5. Più nel dettaglio, per quanto riguarda il punto **(A)**, occorre fare riferimento ai documenti che seguono, che, salvo ove diversamente indicato, sono stati trasmessi dall'ANSF all'Autorità con nota prot. 0012508 del 16 novembre 2017 (prot. ART n. 8727/2017, di pari data, acquisita, con nota prot. n. 3039/2018, del 17 aprile 2018, dal procedimento di cui alle delibere nn. 78/2017 e 26/2018, unitamente agli altri atti del relativo fascicolo). E cioè:
 - i. la relazione dell'ANSF, allegata alla suddetta nota prot. ART n. 8727/2017, nell'ambito della quale si riferisce che la volontà del Gestore dell'infrastruttura d'incrementare la velocità della rete AV/AC oltre gli attuali 300 km/h era stata palesata nell'ambito del gruppo di lavoro attivato, all'inizio del 2012, con la partecipazione di vari soggetti, tra cui lo stesso Gestore e l'ANSF, per esaminare l'istanza, di cui alle note del 23 dicembre 2010 e 21 dicembre 2011, presentata dalla Società Bombardier Transportation Italy S.p.A. (di seguito: Bombardier), per conto di Trenitalia, di autorizzazione alla messa in servizio del veicolo V300Zefiro/ETR1000 per un esercizio a velocità commerciale massima di 360 km/h sulle linee AV/AC e 300 km/h sulle linee convenzionali [*“Veniva, quindi, istituito un gruppo di lavoro congiunto tra i vari soggetti coinvolti, a cui veniva invitata anche l'ANSF, per esaminare la complessa tematica derivante dalle strette interazioni fra i sottosistemi di terra e quelli a bordo dei veicoli ferroviari, nell'ambito del quale emergeva da parte di RFI S.p.A. la volontà di eseguire anche i test necessari per poter incrementare le prestazioni della rete AV/AC al fine di permettere la circolazione dei treni alla loro velocità massima di progetto”* (enfasi aggiunta)];
 - ii. la nota prot. 03100/12, dell'8.5.2012, con la quale, a tale riguardo, l'ANSF informa il MIT dell'istituzione di una *task force*, *“composta dal Richiedente l'autorizzazione, il Gestore dell'infrastruttura (RFI S.p.A.), il Verificatore Indipendente di Sicurezza (Italcertifer S.p.A.), a cui è stata invitata a partecipare anche questa Agenzia”*;
 - iii. la nota del MIT, prot. 0002378, del 25.5.2012, indirizzata agli Amministratori delegati di RFI e Trenitalia, con la quale si prende atto dell'istituzione di *“un'apposita task force e che dai lavori [era] emersa, tra l'altro, la necessità di predisporre siti di prova idonei e di prevedere, successivamente, interventi sull'infrastruttura, per adeguarla alle velocità ipotizzate”*. Quindi, *“si chiede di riferire con una relazione, che illustri finalità, percorsi procedurali, criticità e costi dell'ipotesi avanzata”*;
 - iv. la nota di riscontro n. 0000839, del 30.7.2012 (acquisita agli atti del presente procedimento con prot. ART n. 4114/2018, del 17 maggio 2018), con la quale RFI, nel riferire di ricerche in ordine alle *“prospettive concrete di possibili incrementi prestazionali realizzabili con modesti interventi sulle opere esistenti”*, ricerche in corso di attuazione *“in collaborazione con Istituti Universitari di chiara fama”*, precisa che *“la gran parte di [esse] necessitano...anche di verifiche e sperimentazioni in scala 1:1 su una linea ferroviaria, sui cui risultati e riscontri di esercizio possano essere avviate le nuove soluzioni in studio”*. E ciò prima di passare *“a un vero e proprio*

progetto il cui inserimento potrebbe essere proposto tra i nuovi investimenti da inserire nei prossimi contratti di programma". Quindi, RFI, fa rilevare che: per la menzionata "campagna di prove e validazioni è assolutamente necessario poter disporre di rotabili che possano percorrere i siti di prova con velocità prossime ai 400 km/h (vmax + 10%)"; essa non è "provista di tali tipi di rotabili"; ci sono "Imprese - come la Bombardier-Ansaldo - che prevedono di omologare un nuovo rotabile a 360 km/h con corse da svolgere a cominciare dal prossimo anno e che a tal fine si sono rivolte a questa Società" (e, in effetti, tale esigenza trova accoglimento all'inizio del 2013, con la Comunicazione Organizzativa n. 306/AD del 29.1.2013, aente ad oggetto la "Costituzione Task Force per il progetto siti di prova AV 360", finalizzata, fra l'altro, a "organizzare le corse prova da programmare per l'omologazione di nuovi treni");

- v. la nota interna del MIT, prot 0000521, del 1.2.2013, nella quale: **i)** si rappresenta che "i nuovi treni potrebbero circolare alle velocità di progetto solo dopo adeguamento dell'infrastruttura, che necessita una programmazione a livello nazionale e per la quale non risulta attualmente alcuna richiesta da parte del Gestore della rete RFI."; **ii)** si conclude affermando che "non sembra opportuno che, in questo momento, venga intrapresa una scelta di programmazione orientata all'aumento della velocità sull'infrastruttura nazionale, ma piuttosto, che si persegua un rafforzamento del presidio manutentivo del sistema attuale, prima di prendere in considerazione una eventuale ulteriore evoluzione";
- vi. la nota del MIT, prot. 0000810, del 19.2.2013 (prot. ART n. 4353/2018, del 25 maggio 2018), indirizzata all'Amministratore delegato di RFI e, per conoscenza, a quello di Trenitalia, con la quale s'invita RFI "a voler sospendere ogni iniziativa mirata alla realizzazione di modifiche infrastrutturali, ivi compresa la predisposizione di siti di prova, per velocità superiori a 300 km/h...";
- vii. la nota n. 170 del 25.2.2013 (prot. ART n. 4114/2018), con la quale RFI, facendo seguito alla sua del 30.7.2012 e riscontrando due solleciti del MIT (note prot. 3875 del 19.9.2012 e prot. 4942 del 27.11.2012), fornisce le integrazioni alla sua primitiva relazione tecnica e sollecita un positivo riscontro in ordine "al progetto di incremento della velocità commerciale consentita sulle linee della rete AV/AC fino a 350÷360 km/h". "Positivo riscontro senza il quale l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - da quanto comunicato nelle riunioni fin qui tenute - ritiene che non possa essere avviato l'iter autorizzativo per l'istituzione dei trial site in questione [i.e. quelli "opportunamente localizzati sulla rete AV/AC, sui quali attuare programmi di ricerca e sviluppo, tra i quali...le attività propedeutiche all'avvio del progetto finalizzato a consentire la circolazione con velocità fino a 350÷360 km/h sull'infrastruttura di treni con caratteristiche dinamiche simili a quelle dell'ETR1000" (enfasi aggiunta)];
- viii. la nota dell'Amministratore delegato di FSI n. 0000125 del 4.3.2013 (prot. ART n. 4353/2018), indirizzata al Ministro dello Sviluppo economico, delle

Infrastrutture e Trasporti che, replicando direttamente alla sopra menzionata nota del MIT, prot. 0000810, del 19.2.2013, destinata a RFI: **i)** menziona, sulla falsariga di quanto rappresentato dalla stessa RFI con la nota n. 0000839 del 30.7.2012 (vedi sopra, *sub 5.iv*), le ricerche in ordine alle *"prospettive concrete di possibili incrementi prestazionali con modesti interventi sulle opere esistenti"*, evidenziando, al riguardo, che alla luce dei *"risultati favorevoli di specifiche analisi e simulazioni condotte con il Dipartimento di Meccanica del Politecnico di Milano (...)"* resta solo la necessità di validare detti risultati con specifici test e prove, sulla cui base sarà possibile elaborare e presentare il progetto di elevamento delle prestazioni ammesse sulla rete AV/AC italiana, sottponendolo all'ANSF e al Suo Ministero"; **ii)** richiamando la necessità - già evidenziata da RFI con la sopra menzionata nota - di poter disporre, nell'ambito della campagna di prove e validazioni, *"di rotabili che possano percorrere i siti di prova con velocità prossime ai 400 km/h (vmax + 10%)"* e rilevando come RFI non sia provvista di tali tipi di rotabili, afferma: *"il fatto che ci siano rotabili come l'ETR 1000 da omologare a velocità commerciale di 360 km/h può offrire l'utile sinergia di svolgere contemporaneamente le corse prova occorrenti per l'omologazione dei rotabili con quelle necessarie per ottenere l'autorizzazione dei citati siti a velocità di detta entità"*; **iii)** osserva che: *"Ciò consentirebbe (...) anche l'opportunità di accelerare i tempi di definizione del programma di utilizzo dei siti di prova, che potrebbero essere quindi disponibili anche per ulteriori sperimentazioni e prove richieste da altri Operatori del Settore, che altrimenti dovrebbero rivolgersi a siti stranieri"*; **iv)** sottolinea le *"straordinarie capacità di sviluppo della tecnologia realizzata per la prima volta (...) sulla rete AV/AC italiana, che consente di incrementare in tutta sicurezza la velocità di circolazione con sole modifiche software negli impianti esistenti"*;

- ix. la nota dell'ANSF n. 02084/13, del 22.3.2013, indirizzata al MIT, nella quale, fra l'altro, in merito ai dettagli tecnici forniti da RFI con nota n. 170 del 25.2.2013, di cui al precedente paragrafo 5.vii, si legge che: **i)** *"per un compiuto esame degli aspetti da trattare (i.e.: incrementi prestazionali rete AV/AC), appare necessario acquisire la documentazione in forma completa da parte di RFI"*; **ii)** *"Con riferimento ai compiti istituzionali di questa Agenzia, si fa presente che le modifiche proposte impattano sul sottosistema infrastruttura, sul sottosistema segnalamento e sul sottosistema energia e che al momento RFI non ha formalizzato alcuna richiesta di autorizzazione"*; **iii)** *"RFI asserisce che l'effetto dell'eterotachia risulterebbe assorbito dalla mancata saturazione delle tratte più impegnate della rete AV anche nell'ipotesi di incremento del traffico"*;
- x. la nota del MIT, prot. 0001349 del 26.3.2013, indirizzata, tra gli altri, all'Amministratore delegato di RFI e, per conoscenza, a quello di Trenitalia, nella quale, sempre a proposito degli incrementi prestazionali della rete AV/AC, si conclude: *"Alla luce di quanto sopra, per un compiuto esame degli aspetti da trattare, si conferma la necessità di acquisire la documentazione*

in forma completa da parte di RFI, come più volte richiesto. In proposito non si può non rilevare che, quanto richiesto rappresenta un’indispensabile, quanto evidente, analisi propedeutica all’avvio delle attività successive, che appare singolare sia stata attivata solo a seguito della richiesta dello scrivente”;

- xi. la nota n. 0010921 del 12.4.2013 (prot. ART n. 4353/2018), con la quale il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, rivolgendosi all’Amministratore delegato *pro-tempore* di FSI, riferisce di essere “*al corrente delle ipotesi di incremento della velocità sulla rete AV, da Lei avanzate, anche attraverso l’avvio della fornitura del nuovo treno ETR1000...*”. Consapevolezza, quest’ultima, che il Vice Ministro condivide anche con i suoi Capi Dipartimento con la nota n. 0010923 del 12.4.2013 (“*In merito poi alle ipotesi di incrementi prestazionali sulla rete AV, avanzati dal Gruppo FSI, anche attraverso l’avvio della fornitura del nuovo treno ETR1000, ho seguito l’interlocuzione avvenuta tra RFI, l’ANSF e gli uffici del Ministero*”);
- xii. la nota n. 0000501 del 10.5.2013 (prot. ART n. 4114/2018), con la quale RFI riscontra la nota n. 1349 del 26.3.2013 del MIT (v. sopra *sub 5.x*), indirizzandola a varie articolazioni del Ministero, nonché, per conoscenza, all’ANSF e agli Amministratori delegati di FSI e Trenitalia. Con essa, RFI fa riferimento ad intese intercorse in una riunione del precedente 22 aprile finalizzata a condividere un iter “*per procedere all’omologazione del nuovo rotabile ETR1000 sulla rete AV/AC italiana alle massime velocità di progetto*” ed alle richieste, in quella sede formulate, di dare preventiva risposta alla serie di quesiti di cui alla nota a riscontro. Articolate le risposte ai vari quesiti, l’AD di RFI, dopo aver anticipato che “*i ritorni in termini di conoscenza, possibilità di sviluppi, miglioramento dello sfruttamento economico dell’infrastruttura, attrattività per il brand “Italia” sono assolutamente superiori ad ogni onere previsto*”, conclude “***auspicando comunque la ripresa di uno spedito iter autorizzativo per l’omologazione sull’infrastruttura AV/AC nazionale dell’ETR1000 fino alle massime prestazioni di progetto***” (enfasi aggiunta);
- xiii. la nota del MIT, prot. 0001166 del 29.5.2013, indirizzata, in primo riscontro, all’ANSF, con la quale, con riferimento alla nota di RFI di cui al precedente alinea, si sottolinea “*che l’avvio dell’attività di sperimentazione è subordinata, così come peraltro evidenziato nella nota del Vice Ministro* (nds: nota n. 0010923 del 12.4.2013, sopra richiamata *sub 5.xi*), *all’effettiva disponibilità di risorse eccedenti quelle da destinare in via prioritaria ai necessari interventi di manutenzione, nonché all’adozione di un atto di programmazione a livello governativo che coinvolga anche altre amministrazioni interessate*”;
- xiv. la nota dell’ANSF n. 004823/2013 del 28.6.2013, indirizzata al MIT, avente ad oggetto valutazioni tecniche in ordine alla sopra citata (*sub 5.xii*) nota di RFI 0000501 del 10.5.2013, per la quale il “*Ministero richiedeva un ulteriore supporto tecnico atto a dimostrare che il criterio di “alta capacità” del sistema rimane conservato pur in presenza di un incremento della*

prestazione delle linee ferroviarie AV/AC dalla attuale velocità ammessa di 300 km/h alla velocità ipotizzata di 360 km". In tale nota, oltre a confermare il proprio giudizio negativo in ordine alla scelta intrapresa da RFI circa il progetto di adeguamento della rete ferroviaria a velocità superiori a 300 km/h (cfr. la sopra citata, *sub 5.ii*, nota ANSF n. 3100/12, dell'8.5.2012, ove detta scelta è ritenuta "fuori luogo"), l'ANSF letteralmente opina: ***"Altro limite all'analisi condotta da RFI riguarda la circostanza che il dato di base per l'estensione delle prestazioni della linea è l'interazione treno-infrastruttura del treno ETR1000 il che rappresenta oltre ad un limite tecnico non coerente con le modalità con cui sono progettate le linee ferroviarie, anche un possibile elemento discriminante rispetto a progetti analoghi"*** (enfasi e sottolineatura aggiunte);

- xv. la nota interna del MIT, prot. 0002713 del 17.7.2013 (prot. ART n. 4353/2018), nel ricordare come l'Autorità politica non avesse (con la richiamata nota n. 10921 del 12.4.2013, v. sopra *sub 5.xi*) escluso *"in senso assoluto la possibilità di procedere nell'esame dell'incremento della velocità massima sempre che fossero [stati] forniti alcuni chiarimenti in merito alla effettiva sostenibilità tecnica e di sicurezza di tale incremento di velocità"*, teneva ad evidenziare *"che la documentazione tecnico presentata [era] stata sviluppata con specifico riguardo alle caratteristiche di progetto del nuovo treno ETR1000 commissionato da Trenitalia S.p.A. al consorzio Bombardier-Ansaldo, circostanza che costituivava un limite evidente per le valutazioni volte al generalizzato incremento prestazionale della rete AV/AC"*. Quindi concludeva: *"...non esistono al momento le condizioni in termini di risorse economiche disponibili, di riferimento normativi nazionali e comunitari (nella STI infrastruttura in approvazione è definito il campo di applicazione fino a 350 km/h salvo eventuali sperimentazioni per velocità superiori da rappresentare alla Commissione europea) e di dati tecnici di carattere generale (e non riferibili ad uno specifico treno) (enfasi e sottolineatura aggiunte) che giustifichino l'avvio di una sperimentazione finalizzata all'incremento prestazionale dell'intera rete AV/AC"*;
- xvi. la nota del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, n. 23116/Gab. del 19.7.2013 (prot. ART n. 4353/2018), indirizzata all'Amministratore delegato di FSI, con la quale si comunica che *"Dalle valutazioni effettuate risulta che, pur non sussistendo, al momento, le condizioni per procedere alla fase di sperimentazione per l'aumento della velocità commerciale della rete in parola, sarebbe, invece, praticabile l'avvio della procedura per il riconoscimento dell'idoneità del nuovo convoglio ferroviario ETR1000 a velocità superiori a 300 km/h"*;
- xvii. la nota dell'Amministratore delegato di FSI n. 0000471 del 5.8.2013 (prot. ART n. 3112/2018, del 19 aprile 2018, e prot. ART n. 4353/2018), in cui, a riscontro alla suddetta nota n. 23116/Gab. del 19.7.2013, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: i) si evidenzia che *"l'iter omologativo dell'ETR 1000 [è] ripreso senza imporre limitazioni rispetto alle prestazioni possibili con tale rotabile"*, e si auspica che esso *"possa procedere con celerità,*

consentendo all'ANSF di espletare tutte le verifiche ivi previste"; a tal fine "Trenitalia impegnerà il Costruttore e le proprie strutture a contenere il più possibile il ritardo maturato"; ii) si rappresenta la disponibilità di RFI a fornire tutti i chiarimenti e le eventuali integrazioni alla documentazione presentata, "allo scopo di definire un praticabile prosieguo degli studi esperiti per aumentare il ritorno funzionale ed economico di un'infrastruttura che consente ampi margini di incremento prestazionale (...) in linea con le nuove norme ferroviarie europee (STI) - di prossima approvazione – che regolano la realizzazione e l'esercizio di infrastrutture e rotabili ad alta velocità, intendendosi come tali quelli che consentono velocità tra 250 km/h (compresa) e 350 km/h"; iii) si comunica che "a tal fine proseguiranno (...) le sperimentazioni e i test studiati con il POLIMI sui trial site della rete AV/AC, cogliendo l'occasione del transito del nuovo rotabile nelle corse prova inserite nell'iter omologativo, per misurare le sollecitazioni indotte sulle infrastrutture e sugli impianti da un mezzo dalle caratteristiche del tutto innovative come si configura l'ETR1000";

- xviii. la nota dell'Amministratore delegato di RFI n. 00000150 del 25.2.2014 (prot. ART n. 3112/2018 e prot. ART n. 4353/2018), per diretto riscontro al MIT e al Direttore dell'ANSF e, per conoscenza, all'Amministratore delegato di FSI, in cui: i) si fa (inopinatamente: v. *infra, sub 5.xix*) richiamo ad una presunta autorizzazione all'avvio dell'iter omologativo dell'ETR1000 a velocità superiori a 300 km/h sulla rete AV/AC italiana, di cui si assicura il regolare svolgimento; ii) si evidenzia che "*i riscontri sperimentali che si stanno registrando da tali test e dalla campagna di ricerche in corso sui trial site istituiti sulla rete AV/AC da RFI attestano la validità delle simulazioni esperite insieme con il POLIMI, sulla cui base è confermato che l'infrastruttura AV/AC può consentire cospicui incrementi prestazionali almeno fino a 350 km/h, senza apprezzabili ricadute sui connessi oneri manutentivi*"; iii) si riferisce che "...è stata votata positivamente la nuova versione della Specifica Tecnica di Interoperabilità (STI) del sottosistema infrastruttura, in cui sono stati fissati gli specifici parametri ai quali devono uniformarsi le infrastrutture ad alta velocità fino a 350 km/h"; iv) si aggiunge che "*nel contempo la corrispondente STI per il sottosistema materiale rotabile approvata al RISC di ottobre 2013 ha fissato analoghi parametri per i treni parimenti fino a 350 km/h*"; v) si continua riferendo che "*Tali versioni normative dovrebbero essere emesse nei prossimi mesi (nds: ed in effetti verranno emesse nel successivo mese di novembre). Nello specifico, con le citate nuove norme comunitarie sulla rete AV/AC italiana – grazie alla sua conformazione ed attrezzaggio - un rotabile con specifiche tecniche del tipo di quelle proprie dell'ETR1000* (enfasi aggiunta) *può transitare fino a 350 km/h*"; vi) si ritiene di "**poter riproporre** (enfasi aggiunta) *la richiesta di avviare da subito l'iter tecnico-amministrativo per conseguire l'autorizzazione all'esercizio della rete AV/AC italiana fino alla velocità massima di 350 km/h, sfruttando l'opportunità di eseguire gran parte dei relativi test omologativi in concomitanza con quelli già programmati per un rotabile di nuova*

generazione, capace di raggiungere detti limiti prestazionali”; vii) si conclude sottolineando che **“Ogni ulteriore indugio comporterebbe un ineludibile aumento dei costi e dei tempi dell’iter omologativo dell’upgrade prestazionale dell’infrastruttura, ingenerando la futura antinomia che sarà evidente allorquando – tra pochi mesi - sarà completata l’omologazione a 360 km/h dell’ETR1000 e non sarà possibile sfruttarne a pieno le prestazioni proprio in Italia, dove la rete AV/AC ha ampi margini di incremento, peraltro ormai con la nuova normativa europea che si adegua ai suddetti più moderni livelli di servizio”** (enfasi aggiunta);

- xix. la nota di riscontro del MIT, n. 0001267 del 3.4.2014 (prot. ART n. 4353/2018), indirizzata per diretto riscontro agli Amministratori delegati di RFI e Trenitalia e, per conoscenza, anche all’Amministratore delegato di FSI, con la quale, dopo aver tenuto a precisare come il Ministro non avesse mai *“autorizzato l’avvio di alcun iter omologativo dell’ETR1000 a velocità superiori a 300 km/h considerando, invece, praticabile il solo avvio della procedura per il riconoscimento dell’idoneità del nuovo convoglio ferroviario ETR1000 a velocità superiori a 300 km/h”*, si aggiunge che *“si ritiene che non siano emersi elementi sostanziali rispetto al contesto in cui è maturata la decisione ministeriale di cui alla (richiamata sopra, sub 5.xvi) nota del 19 luglio 2013”*;
- xx. la nota dell’Amministratore delegato di FSI (solo due mesi prima ancora Amministratore delegato di RFI) n. 0000273 del 19.6.2014 (prot. ART n. 3112/2018 e prot. ART n. 4353/2018), indirizzata al MIT e, per conoscenza, fra gli altri, a Trenitalia, in cui si assicura *“che (quel) Gruppo si uniformerà alle conclusioni ivi raggiunte (nds: di una riunione tenuta quello stesso giorno) circa il programma di prosecuzione delle prove di omologazione dell’ETR1000, in una prima fase, fino a 300 km/h e, immediatamente dopo, fino a 350 km/h. Contemporaneamente ed in sinergia con tale ultima fase di prove saranno svolti tutti i test e le verifiche necessari per poter disporre di riscontri sperimentali tali da attestare che la rete ferroviaria AV/AC esistente può essere utilizzata per la circolazione di rotabili con le caratteristiche prestazionali del nuovo ETR, con limitati interventi di upgrade (enfasi e sottolineatura aggiunte) e, naturalmente, previa verifica di congruenza alle nuove STI.... A tal fine le Società RFI (non destinataria della nota) e Trenitalia assicurano ogni disponibilità per ulteriori collaborazioni ed eventuali chiarimenti”*;
- xxi. la nota del MIT n. 0028636 del 21.7.2014 indirizzata, tra gli altri, agli Amministratori delegati di RFI e Trenitalia, con la quale, nel trasmettere il verbale di un incontro richiesto da RFI (cui ha partecipato e argomentato soprattutto l’Amministratore delegato di FSI) avente ad oggetto *“le attività connesse allo sviluppo del progetto ETR 1000, alle prove e alle procedure di omologazione”*, verbale in cui si riportano le assicurazioni (revocate, però, in dubbio dal successivo intervento del Direttore dell’ANSF) dell’Amministratore delegato di FSI in ordine alla manutenzione da effettuare con un esercizio a velocità superiore (*“non vi sarebbero maggiori*

impatti sull'infrastruttura in esercizio commerciale con velocità fino a 350 km/h"), si precisa che "...non sono previsti interventi di upgrade dell'infrastruttura..." e che "l'eventuale ipotesi di riqualificazione della rete AV/AC per velocità superiori a 300 km/h, allo stato non contemplata, rientrerebbe comunque nella sfera di competenze del Governo, inerendo scelte di politica dei trasporti del Paese".

6. Sin qui l'interlocuzione che ci occupa, in assenza di qualsivoglia informativa o, comunque, coinvolgimento delle altre Imprese ferroviarie. Passando al punto **(B)**, è da rilevarsi come una di queste (Italo-NTV) inizi, dal dicembre 2014, una corrispondenza, di cui più avanti si dà analitico dettaglio, con il Gestore dell'infrastruttura, avente per oggetto la costante richiesta di notizie in ordine agli eventuali *"investimenti infrastrutturali finalizzati all'incremento della velocità sulla rete AV/AC e sulla linea "Direttissima" Roma-Firenze"*. E ciò in conseguenza di notizie, sull'argomento, diffuse dalla stampa specializzata.

Riassumendo:

- i. la nota di Italo-NTV n. 343 del 9.12.2014 (prot. ART n. 3615/2018, del 3 maggio 2018), in cui si legge: *"Attesa l'indubbia rilevanza di tali notizie (nds: quelle della stampa specializzata) e stante l'assenza di indicazioni in merito all'interno del Prospetto Informativo della Rete, si richiede di conoscere nel dettaglio gli investimenti previsti da Codesto Gestore sull'infrastruttura in oggetto per innalzare il tetto massimo della velocità, con indicazione della loro tipologia e localizzazione nonché delle relative tempistiche di attuazione"*;
- ii. la nota di Italo-NTV n. 331 del 27.11.2015 (prot. ART n. 3615/2018), con la quale, fatto ancora una volta riferimento a notizie di stampa relative agli imminenti futuri viaggi del Frecciarossa 1000 alla velocità di 350 km/h, di Trenitalia, e sottolineando il mancato riscontro della nota di cui al precedente alinea, si lamenta, a fronte della circostanza di disporre di una *"flotta di rotabili potenzialmente in grado di percorrere la rete AV/AC ad una velocità commerciale superiore all'attuale di 300 km/h"*, che *"sin dall'inizio delle attività propedeutiche all'avvio del proprio servizio commerciale, [le è stata opposta da parte di RFI] l'impossibilità di sfruttare tale potenzialità a causa delle condizioni infrastrutturali non idonee a consentire l'innalzamento del tetto della velocità"*;
- iii. la nota n. 0003192 del 3.12.2015 di riscontro (prot. ART n. 3112/2018), con la quale RFI, nel dare notizia di una campagna di prove finalizzata, per conto di Trenitalia, alla certificazione a velocità maggiori di 300 km/h, informa che:
 - i) *"non ha in previsione, né intende prevedere, l'esecuzione di interventi infrastrutturali finalizzati all'incremento di velocità sulla rete AV/AC oltre i 300 km/h;*
 - ii) *"...il Costruttore ha certificato l'idoneità del treno a percorrere la linea certificata a 300 km/h a velocità superiori senza alcuna esigenza di adeguamento dell'infrastruttura";*
 - iii) *"codesta NTV può proporre...l'avvio di una sperimentazione tesa alla certificazione del suddetto materiale rotabile a velocità superiori a 300 km/h **purché venga data evidenza del fatto che***

non saranno necessari interventi di adeguamento dell'infrastruttura (enfasi e sottolineatura aggiunte);

- iv. la nota di Italo-NTV n. 17/031.02 del 31.1.2017 (prot. ART n. 3112/2018), con la quale, sempre con riferimento ad una notizia di stampa relativa al tema dell'incremento di velocità a 360 km/h, viene una volta di più lamentata, *"seppur nel contesto della puntualità dei servizi"*, la mancata informazione *"non solo del fatto che fossero in corso interventi infrastrutturali, sebbene...più volte richiesto, ma che gli stessi fossero anche finalizzati ad una nuova modalità di gestione del traffico ferroviario"*;
- v. la nota di replica prot. RFI-AD\A0011\P\2017\0000673 del 13.4.2017 (prot. ART n. 3112/2018), con la quale RFI *"conferma che allo stato non sono in corso interventi infrastrutturali sulla rete AV/AC funzionali all'incremento di velocità di linea oltre 300 km/h"*, significando che *"le prove svolte con il treno V300 Zefiro-ETR 1000 hanno evidenziato le potenzialità dell'infrastruttura AV per essere autorizzata a svolgere un servizio a velocità superiori a 300 km/h e [che essa] ha quindi intenzione di formulare nelle sedi opportune una proposta in tal senso volta a massimizzare lo sfruttamento del proprio patrimonio infrastrutturale"*;
- vi. la nota n. 17/136.01 del 16.5.2017 (prot. ART n. 5418/2017), con cui Italo-NTV contesta: **i)** di essere stata *"costrett[a] a constatare che le informazioni ricevute nel tempo (peraltro sempre a seguito di [sue] richieste...), in merito al tema "incremento velocità - tempi di percorrenza", sono risultate intempestive, sommarie e, in alcuni casi, contraddittorie"*; **ii)** che il *"Gestore ha da sempre, in tutti i tavoli tecnici di lavoro, individuato nell'omotachicità lo strumento attraverso cui sviluppare la capacità dell'intero sistema AV/AC e quindi massimizzare lo sfruttamento del patrimonio infrastrutturale e ciò nonostante le differenti performance e velocità massime (250 km/h vs. 300 km/h) dei materiali rotabili circolanti sulla rete"*; **iii)** che *"sino ad oggi tutti i servizi AV, nonostante l'AGV abbia performance migliori dell'ETR 500 e dell'ETR 600, hanno avuto gli stessi tempi di percorrenza in tutte le tratte commerciali"*; **iv)** che *"la richiesta di NTV, più volte avanzata, di istituire un tavolo tecnico e di organizzare sperimentazioni in linea per verificare i reali tempi di percorrenza sulla direttrice Milano-Roma-Napoli e viceversa, non ha mai trovato accoglimento"*; **v)** che la possibilità, solo in quel momento concessa, di avviare una sperimentazione volta alla certificazione del proprio materiale rotabile per velocità superiori a 300 km/h, *"costituisce prova di un non equo trattamento tra le IF, ad esclusivo vantaggio dell'incumbent, con l'ulteriore aggravante rappresentata dal fatto che l'attivazione oggi di tale certificazione comporterebbe costi superiori a 70 milioni di euro, che invece sarebbero stati di gran lunga inferiori se si fosse potuto svolgerla contestualmente alle prove di omologazione del treno"*;
- vii. la nota di riscontro n. 0000884 del 29.5.2017 (prot. ART n. 3671/2017, acquisita, con nota prot. n. 3039/2018, dal fascicolo del procedimento di cui alle delibere nn. 78/2017 e 26/2018), con cui RFI, denegando, alla luce della ricostruzione fino a lì operata, qualsivoglia obbligo informativo, opina che: **i)**

non le “risulta...che NTV abbia mai avanzato una richiesta di certificazione del proprio materiale rotabile per velocità superiore a 300 km/h; **ii)** “non sono programmati interventi infrastrutturali correlati all’incremento di velocità sulla rete AV/AC, evidenziando al contempo che la stessa, anche all’esito delle corse prova a cui si è fatto riferimento, dispone di caratteristiche tecniche tali da poter essere sottoposta ad un iter autorizzativo che ne consenta l’esercizio, anche per servizi commerciali, ad una velocità superiore agli attuali 300 km/h; **iii)** “In presenza di un’eventuale richiesta di tracce sulla medesima infrastruttura, differenti quanto alla velocità massima, il relativo processo di allocazione della capacità non potrebbe...che continuare a privilegiare l’efficiente sfruttamento della rete in un’ottica di salvaguardia delle esigenze commerciali di tutte le imprese ferroviarie. Tale è stato l’approccio seguito da RFI anche quando ha correttamente ritenuto di dover confermare gli stessi tempi di percorrenza di tutte le tratte commerciali in presenza di performance, sostanzialmente analoghe, delle diverse tipologie di materiale rotabile”;

- viii. la nota di riscontro di Italo-NTV n. 17/209.02 del 28.7.2017 (prot. ART n. 5418/2017), dove si legge: **i)** “Destra stupore che giudichiate non rilevante e quindi non degno di conoscenza da parte delle altre IF il fatto che dalla richiesta di Trenitalia di effettuare prove di omologazione ad una velocità di molto superiore a quella massima dell’infrastruttura nazionale...e dalle successive corse di prova, ne sia nei fatti derivata l’evidenza che “l’infrastruttura dispone di caratteristiche tecniche tali da poter essere sottoposta ad un iter autorizzativo che ne consenta l’esercizio, anche per i servizi commerciali, ad una velocità superiore agli attuali 300 km/h”. Pertanto, le interlocuzioni tra il GI e l’incumbent e la successiva fase di test non poteva essere un affare privato tra gli stessi ma, attesa l’indubbia rilevanza del tema e le dirette ricadute sugli equilibri competitivi del mercato AV, doveva essere oggetto di condivisione con tutti i soggetti coinvolti, eventualmente anche nelle opportune sedi previste dalla normativa vigente”; **ii)** il “vigente PIR...prevede che il GI, con cadenza almeno annuale, convochi, d’intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti...e l’ART, un tavolo tecnico di ascolto e di raccolta delle richieste di miglioramenti, efficientamento e sviluppo dell’infrastruttura con tutte le IF operanti sul territorio nazionale al fine di verificarne...l’eventuale inserimento nel Contratto di Programma”; **iii)** è da contestare “fermamente, giacché tecnicamente insostenibile, l’affermazione di codesto Gestore secondo cui “RFI ha correttamente ritenuto di dover confermare gli stessi tempi di percorrenza in tutte le tratte commerciali in presenza di performance sostanzialmente analoghe delle diverse tipologie di materiale rotabile”. Preme infatti sottolineare che la percorrenza potenziale di un treno AGV è sicuramente migliore di un treno ETR500...o di un treno ETR485/600/610 (la cui velocità massima è di 250 km/h contro i 300 km/h del treno AGV). L’attuale apertura di codesto Gestore ad una gestione dell’esercizio con treni aventi percorrenze diverse, genererebbe una significativa ed inaccettabile

asimmetria, circostanza peraltro aggravata dal fatto che alla Scrivente tale possibilità è stata sempre negata”;

- ix. la nota di riscontro n. 0001461 del 7.9.2017 (prot. ART n. 6303/2017, di pari data), con la quale RFI ribatte: *i) che “Lo svolgimento delle corse prova funzionali all’ottenimento della certificazione del treno V300 Zefiro-ETR 1000 per una velocità pari a 350 km/h trae origine da una libera ed autonoma iniziativa dell’impresa ferroviaria Trenitalia operata sulla base delle previsioni di cui al Regolamento UE n. 1299/2014...”; ii) di non aver “dato impulso, né concorso alla libera scelta di Trenitalia di dare avvio al processo di certificazione di cui trattasi limitandosi, in ottemperanza ai propri obblighi e non potendosi evidentemente sottrarre agli stessi, a garantire la disponibilità dell’infrastruttura ferroviaria ai fini dell’effettuazione della campagna di test...Analogo comportamento avrebbe evidentemente posto RFI nei confronti [di ITALO-NTV] laddove avesse anch’essa, sulla base del quadro normativo sopra richiamato, valutato di [fare altrettanto]; iii) di non aver dato a Trenitalia alcuna rassicurazione “circa la certezza di poter disporre in futuro di tracce orarie a velocità commerciale superiore rispetto all’attuale limite massimo”;*
- x. la nota n. 0000381 del 5.2.2018 (prot. ART n. 922/2018, di pari data), con la quale RFI dà notizia a tutte le Imprese ferroviarie titolari di licenza e, per conoscenza, all’ART, di aver *“avviato l’interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti onde poter dar corso all’istruttoria funzionale all’incremento della velocità oltre i 300 km/h sulle linee AV/AC Torino-Milano, Milano-Bologna e Roma-Napoli”*;
- xi. la nota di riscontro n. 18.047.02 del 16.2.2018 (prot. ART n. 1221/2018, di pari data), con la quale Italo-NTV lamenta come RFI non abbia mai preso in considerazione la gestione eterotachica delle linee AV *“all’epoca in cui (il proprio treno) AGV575...aveva performance migliori di tutti i treni in circolazione sull’infrastruttura”*;
- xii. la nota n. 0001262 dell’8.5.2018 (prot. ART n. 3778/2018, di pari data), indirizzata da RFI alle Imprese ferroviarie titolari di licenza e, per conoscenza, all’ART, con la quale si dà notizia di aver *“avanzato all’ANSF formale richiesta di parere circa la necessità di una nuova autorizzazione di messa in servizio per l’upgrade prestazionale dei sottosistemi strutturali “Infrastruttura”, “Energia” e “Controllo-Comando e segnalamento a terra” della tratta AV/AC Torino-Milano consistente nella velocizzazione fino a 350 km/h”*;
- xiii. la nota n. 14521 dell’8.5.2018 (prot. ART n. 4114/2018), con la quale il Capo di Gabinetto del MIT riscontra la nota n. 188 del 5.2.2018 con cui l’Amministratore delegato di RFI aveva inviato *“un’analisi ...comprendiva delle stime dei costi connessi e consequenziali”* all’upgrade prestazionale dell’infrastruttura e rimaneva *“in attesa delle valutazioni di [quel] Ministero onde poter dare corso alle attività funzionali al conseguimento delle autorizzazioni idonee a consentire l’esercizio delle linee in oggetto ad una velocità massima superiore agli attuali 300km/h”*. In tale sede, il Capo di Gabinetto afferma di ritenere *“che non esistano al momento le condizioni per*

lo sviluppo della proposta". Con ciò facendo riferimento ai pareri resi, sia dall'ANSF, sia dalla competente Direzione Generale di quel Ministero, la quale, per parte sua, conclude affermando: "molte delle criticità espresse dall'ANSF nel 2013 circa l'ipotesi di incremento della velocità necessitano ancora di adeguato approfondimento; la possibilità di estendere a tutta la rete i risultati conseguiti durante i test per la certificazione di un particolare veicolo nei siti di prova, non è supportata da adeguate evidenze; le valutazioni legate alla sicurezza e le finalità degli scenari di test sono da considerare diverse tra l'infrastruttura ed il veicolo, pertanto non è possibile generalizzare al resto della rete le condizioni di sicurezza considerate; la relazione, focalizzando l'obiettivo sull'incremento di puntualità dei servizi AV, "non fornisce alcuna evidenza circa l'effetto sulle prestazioni di regolarità della rimanente quota di traffico che attualmente impegnava la stessa rete con tipologie diverse di veicolo" e, pertanto, con riguardo ai benefici in termini di regolarità le analisi risultano carenti circa l'impatto di un traffico eterogeneo".

7. Elementi ulteriori - poi - che illustrano una datata determinazione, da parte di RFI, di approdare ad un nuovo scenario infrastrutturale, per la realizzazione di un (antico, per quanto anticipato) progetto d'incremento della velocità di percorrenza sulle linee AV/AC, sono emersi da altra documentazione rimessa, sia da FSI (prot. ART n. 8203/2017), che da RFI (prot. ART. n. 8560/2017) e acquisita, con nota prot. n. 3039/2018, dal fascicolo del procedimento di cui alle delibere nn. 78/2017 e 26/2018.
8. In dette note, infatti, si può leggere di estratti di Piano Industriale/d'Impresa (la cui prima redazione può essere ricondotta ad un periodo non successivo al luglio 2016), in cui, *"prospettando uno scenario infrastrutturale di riferimento"*, si rimanda ad un incremento di velocità da 300 km/h a 350 km/h sulle linee AV/AC e ad una riduzione dei tempi di percorrenza di 25 minuti, *"solo con ETR1000"*, a far data dal dicembre 2017.
9. Ciò detto, alla luce di quanto sin qui illustrato, appaiono prive di pregio le deduzioni difensive prospettate con la memoria 1 (prot. ART n. 8841/2017), con particolare riguardo all'affermazione secondo cui *"RFI ha sempre confermato quanto emergeva dalla realtà fattuale, ovvero che non erano in atto, né tanto meno in previsione, interventi infrastrutturali finalizzati all'incremento della velocità sulla rete AV/AC oltre i 300 km/h, di talché nulla poteva essere comunicato al mercato in tal senso"*. Non può non evidenziarsi, infatti, la perdurante reticenza di RFI in ordine al progetto di ottenere l'autorizzazione (più volte richiesta) all'incremento prestazionale dell'infrastruttura AV/AC (peraltro, grazie e per i treni ETR1000), nonché alla consapevolezza che la stessa infrastruttura, mercé le *"prove svolte con il treno V300 Zefiro-ETR1000"*, disponesse delle potenzialità *"per essere autorizzata a svolgere un servizio a velocità superiori a 300 km/h"* (portata a conoscenza di Italo-NTV, come si è visto, con la nota di RFI 0000673, del 13.4.2017).

Peraltro, Trenitalia, in virtù del fatto di aver attivato il processo omologativo dei suoi nuovi treni, si è trovata a disporre, oltre che del supporto, apertamente

manifestato nella corrispondenza avanti illustrata, del Gestore dell'infrastruttura, di informazioni rilevanti in alcun modo propalate alle altre Imprese ferroviarie. Anche in considerazione dei principi di autonomia e indipendenza, RFI non può che essere chiamata ad assolvere ampiamente ai suoi obblighi informativi, sia eteronomi che autonomi, anche valutando, se del caso, volta per volta, gli schemi comunicativi più adeguati per garantire equo accesso all'infrastruttura e piena concorrenza tra i diversi operatori.

In questo quadro, va anche contestualizzata e valorizzata la dogianza, più volte prospettata da Italo-NTV, in ordine al diniego di RFI di prendere in considerazione la gestione eterotachica delle linee AV/AC, per consentire la valorizzazione di una decisamente migliore - a suo dire - *performance* del proprio treno AGV575. E questo sin dal momento della sua omologazione e nonostante la richiesta, mai riscontrata, di approntare uno specifico tavolo tecnico.

Inoltre, quanto all'argomentazione secondo cui *"sin dalla comunicazione del 3/12/2015, ancorché non vincolato da uno specifico dettato normativo, ha sempre fatto presente ad NTV la possibilità anche per essa di intraprendere un percorso di certificazione analogo a quello di Trenitalia"*, non può che essere censurata la prospettata (invero solo apparente) disponibilità di RFI, nella misura in cui, ed inspiegabilmente, viene condizionata alla necessità di dare *"evidenza del fatto che non saranno necessari interventi di adeguamento dell'infrastruttura"*, circostanza - per altro verso - certificata dalle società Bombardier e Ansaldo a favore del veicolo V300 Zefiro - ETR1000.

Aspetto, quest'ultimo, che contribuisce a dare particolare significato ai rilievi critici che l'ANSF (con la sopra citata nota n. 004823/2013 del 28.6.2013) muove all'analisi condotta da RFI, con riguardo alla circostanza che *"il dato di base per l'estensione delle prestazioni della linea è l'interazione treno-infrastruttura del treno ETR1000, il che rappresenta oltre ad un limite tecnico non coerente con le modalità con cui sono progettate le linee ferroviarie, anche un possibile elemento discriminante rispetto a progetti analoghi"*.

Per finire, va detto che le difese conclusive di RFI (memoria 2, di cui al prot. ART n. 5562/2018), così come illustrate anche in sede di successiva audizione, si sono limitate a contrastare, peraltro senza esito, singoli passaggi delle risultanze istruttorie, non riuscendo a comprometterne il quadro d'insieme e, quindi, gli assunti conclusivi.

In particolare, la Società si è limitata a:

- minimizzare il proprio ruolo all'interno del gruppo di lavoro istituito nel 2012 su impulso, presumibilmente, di Trenitalia o di soggetto mandatario, per realizzare anche i siti di prova finalizzati all'omologazione alla velocità di 360 km/h dei 50 treni commissionati a Bombardier-Ansaldo, limitandolo *"ad un mero, quanto necessario, pronunciamento di ordine tecnico ai fini dell'espletamento della fase d'istruttoria di competenza ascrivibile [...] a soggetti diversi da RFI"*. Con ciò tralasciando la circostanza per cui RFI stessa aveva chiesto di ampliare la missione di quel tavolo, attesa la sua *"volontà di eseguire anche i test necessari per poter incrementare le prestazioni della rete AV/AC al fine di permettere la circolazione dei treni alla loro velocità*

massima di progetto" (v. sopra, *sub* 5.i). Per non dire poi che, da quel momento (e dopo che ANSF aveva informato il MIT, sia dell'istituzione della *task force*, sia dell'intenzione di RFI di prevedere anche interventi sull'infrastruttura) iniziò una fitta interlocuzione tra il MIT e RFI, tesa ad indagare la concreta fattibilità del progetto di *upgrading* dell'infrastruttura, per la realizzazione del quale la Società aveva manifestato la volontà di esecuzione dei relativi test. Interlocuzione che, con la partecipazione attiva anche della Capogruppo ha, formalmente, avuto solo una pausa nel luglio 2014 (nel frattempo, però, si omologavano - via via - i treni ETR1000 alla velocità di 300 km/h e si verificavano per quella, ben più alta, di 350 km/h) per poi riprendere all'inizio del 2018 con l'avvio *"dell'interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti onde poter dar corso all'istruttoria funzionale all'incremento della velocità oltre i 300 km/h sulle linee AV/AC Torino-Milano, Milano-Bologna e Roma-Napoli"*. Ad ogni modo, anche a voler prescindere dal ruolo svolto, l'argomento difensivo è privo di pregio, in quanto - a tutto concedere - RFI avrebbe comunque dovuto, sul tema in questione, fornire alle Imprese ferroviarie le informazioni di cui risultava essere venuta a conoscenza in connessione al particolare *status* di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

- lamentare un'improvvida estensione dell'indagine per cui è stato procedimento ad un periodo in cui *"era operativo l'Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) che, a fronte di una carenza informativa eventualmente ascrivibile a RFI, avrebbe potuto avviare un provvedimento sanzionatorio..."*. In realtà, l'Autorità si è soltanto limitata, nella diacronica ricostruzione documentale degli eventi occorsi, a prendere atto di come una determinata condotta, suscettibile di attivare l'obbligo informativo, fosse maturata a far data - al più tardi - dal 2012 e avesse, poi, avuto un perdurante svolgimento e, quindi, anche successivamente alla soppressione dell'URSF, le cui competenze sono state conferite all'Autorità;
- ribadire: i) come fosse suo obbligo riscontrare positivamente la richiesta della società Bombardier, per conto di Trenitalia, di avviare una sperimentazione tesa alla certificazione del materiale rotabile a velocità superiori a 300 km/h; ii) che nessuna comunicazione era tenuta a dare al mercato, né in ordine a tale richiesta, né circa *"la possibilità di effettuare corse prova sulla base di una nuova normativa afferente il materiale rotabile"*. In realtà, l'Autorità non su tale aspetti si è soffermata, bensì sulla reticenza con la quale - nel tempo - RFI si è rapportata con Italo-NTV, che la sollecitava, tra l'altro - e con più note - sul tema dell'incremento prestazionale dell'infrastruttura. In più, rimarcando la, invero discutibile, disponibilità condizionata per l'avvio di una proposta sperimentazione per la certificazione di materiale rotabile a velocità superiori a 300 km/h;
- obiettare a quanto assolutamente affermato dall'Autorità (*sub* punto 23 della CRI) a proposito della circostanza per cui Italo-NTV sarebbe stata -con riguardo all'avvio di sperimentazione tesa alla certificazione del materiale rotabile - *"messa in grado di accedere all'informazione relativa*

all'incremento di velocità oltre i 300 km/h a partire dal 2017". Anche in questo caso, RFI ha equivocato, in quanto l'Autorità non a quest'ultima informazione aveva fatto riferimento, bensì a quella riguardante le "prove svolte con il treno V300 Zefiro-ETR 1000", che avevano "evidenziato le potenzialità dell'infrastruttura a svolgere un servizio a velocità superiori a 300 km/h" e, quindi, all'intenzione di RFI "di formulare nelle sedi opportune una proposta in tal senso volta a massimizzare lo sfruttamento del proprio patrimonio infrastrutturale";

- contestare la lettura dei paragrafi del PIR nell'interpretazione data dall'Autorità e volta a corroborare l'obbligo, in capo al Gestore dell'infrastruttura, di fornire complete, tempestive e simmetriche informazioni alle imprese del mercato ferroviario. Nel confermare l'interpretazione proposta, si rileva che -comunque - l'eventuale e sia pur denegata fondatezza del contrario avviso proposto in nessun modo comprometterebbe i presupposti giuridici dell'addebito. Tuttavia, merita di essere specificamente confutata l'asserzione secondo la quale solo informazioni, ancorché future, connotate dal requisito della certezza sarebbero assistite dall'obbligo di propalazione al mercato. Ebbene, non vi è chi non veda come tale prospettiva sia priva di pregio alcuno. E questo almeno per due ragioni: la prima, perché nel caso di specie l'impresa *incumbent* era stata messa al corrente, dal Gestore dell'infrastruttura, di quell'informazione (benché non certa) e poteva rapportarsi ad essa nella maniera che riteneva più conveniente dal punto di vista imprenditoriale, non rilevando a tal fine la circostanza, sopravvenuta e non prevedibile, del mancato - a tutt'oggi- buon fine dell'*iter* omologativo; la seconda, che in un mercato libero l'informazione, anche se non certa, è soggetta sempre e comunque ad un grado di apprezzamento cui conseguono, necessariamente, scelte imprenditoriali. E, nel caso che ci occupa, non si può dire che l'informazione non avesse, sin da subito, per la determinazione manifestata e l'autorevolezza del soggetto/i che ne era/erano la fonte e/o per l'oggetto (incremento di *velocità* della rete per l'altamente strategico mercato dell'*alta velocità*) un grado più che consistente di apprezzamento. Non dispornere con la dovuta tempestività e chiarezza significava, per le Imprese concorrenti dell'*incumbent*, subire un *gap* che avrebbe impedito loro di acquisire e omologare per tempo (come è, invece, successo a Trenitalia) il materiale rotabile idoneo a sfruttare l'opportunità commerciale di erogare servizi di livello e qualità concorrenziali, con il rischio, nemmeno remoto, di essere espulsi dal mercato dell'*alta velocità*.
10. Analogamente, non possono essere accolte le eccezioni proposte da RFI in ordine: (i) al preteso pregiudizio dei principi del contraddittorio e di difesa per difetto di una compiuta e circostanziata descrizione delle condotte contestate, non solo perché dalla lettura della delibera di avvio risultano sufficientemente determinati gli elementi essenziali dell'addebito, ma anche perché - oltre a poter ulteriormente controdedurre, in maniera ampia e puntuale, a seguito della CRI - il tenore e la coerenza delle memorie difensive proposte negano la fondatezza

della dogianza; (ii) all'assenza dell'obbligo informativo, essendo questo - a suo giudizio - stato introdotto solo a seguito della delibera n. 152/2017. Ebbene, oltre a rimandare sul punto alle ampie considerazioni di cui sopra *sub 2*), va detto che quella delibera, lungi dal normare per la prima volta l'obbligo informativo, si è limitata a specificare le modalità di assolvimento dello stesso.

11. In conclusione, considerati gli elementi emersi in ordine alla mancata assicurazione, da parte di RFI, di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, anche mediante il mancato assolvimento dell'obbligo informativo, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura oltre 300 km/h, sussistono i presupposti per sanzionare ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera *a*), del decreto legislativo n. 112 del 2015.
12. Per quanto concerne la contestazione relativa alle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dei treni in doppia composizione, si osserva quanto segue.

Dall'istruttoria svolta, e in particolare dalla documentazione pervenuta da RFI con note del 18 aprile 2018 (prot. ART n. 3108/2018, del 19 aprile 2018) e del 17 maggio 2018 (prot. ART n. 4145/2018, del 18 maggio 2018), nonché dall'ANSF, con la sopra citata nota prot. ART n. 8727/2017, è emerso come il Gestore dell'infrastruttura abbia messo a disposizione delle Imprese ferroviarie, in particolare con la piattaforma PIR WEB, nonché, per alcune stazioni, con la trasmissione di circolari territoriali, elementi comunque utili – pur se non organici e non puntualmente tracciati - a prefigurare il generale esercizio dei treni in composizione multipla. Con ciò sostanzialmente adempiendo all'obbligo informativo.

E ciò fatte salve, per il futuro, le più specifiche modalità di declinazione di detto obbligo, indicate dall'Autorità con la ripetuta delibera n. 152/2017.

Si ritiene, pertanto, non sanzionabile la condotta di RFI relativa alla fattispecie osservata.

RITENUTO

di accertare, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del decreto legislativo n. 112 del 2015, per non avere assicurato condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria, anche attraverso il mancato assolvimento degli obblighi informativi, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h;

RITENUTO

di procedere, relativamente alla violazione accertata, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera *a*), del d.l.gs n. 112 del 2015, all'irrogazione della sanzione ivi prevista per un importo *“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”*;

CONSIDERATO

altresì quanto riportato nella relazione dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni in riferimento alla determinazione dell'ammontare delle sanzioni 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 delle sanzioni 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, si evidenzia come la condotta di RFI risulti lesiva dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione in ordine alle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. E ciò anche mediante il mancato assolvimento, in maniera tempestiva e simmetrica, dell'obbligo informativo sull'*upgrade* dell'infrastruttura oltre i 300 km/h, con pregiudizio per il mercato del trasporto ferroviario di riferimento, con la sola eccezione dell'*incumbent* Trenitalia. Emerge, in particolare, l'assai rilevante durata della violazione. Ciò, sia che si faccia riferimento alla concreta intenzione di realizzare il suddetto *upgrade*, emersa in seno alla *task force* istituita all'inizio del 2012, sia che si abbia riguardo alla successiva consapevolezza di disporre di una rete potenzialmente idonea ad essere esercita per velocità superiori ai 300 km/h, risalente al marzo 2013. Salvo Trenitalia, gli operatori del settore sono stati messi in grado di accedere a dette informazioni soltanto, per quanto riguarda Italo-NTV, nel 2017 (peraltro solo su sua esplicita richiesta), e per quanto riguarda le altre Imprese, nel 2018. La circostanza, poi, che l'acquisto, dei treni ETR1000 da parte di Trenitalia fosse riconducibile ad una politica di gruppo finalizzata ad ottenere l'impiego, su una infrastruttura all'uopo potenziata, di treni sulle linee AV/AC con velocità decisamente superiori a quella massima allora consentita, rende particolarmente grave l'illecito consumato. Va, peraltro, adeguatamente valorizzato il fatto per cui l'illecito, anche se solo in forza dell'imprevedibile esito negativo del percorso autorizzativo, non ha prodotto ulteriori effetti pregiudizievoli sul mercato, né ha procurato all'agente un indebito vantaggio economico;
3. in merito all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, rileva la circostanza che il Gestore dell'infrastruttura ha, sia pure recentemente e dopo l'apertura del presente procedimento sanzionatorio, provveduto a comunicare alle Imprese ferroviarie - cfr. note prott. ART nn. 922/2018 e 3778/2018 - l'avvio delle interlocuzioni con il MIT e l'ANSF in merito all'incremento della velocità oltre i 300 km/h sulle linee AV/AC;
4. riguardo alla personalità dell'agente, RFI è risultata destinataria di altre sanzioni amministrative nelle materie regolate dall'Autorità, venendo in rilievo, con riguardo alla violazione dell'articolo 37, comma 14, lettera *a*), del d.lgs. n. 112 del 2015, le sanzioni irrogate con la delibera n. 33/2016, del 23 marzo 2016, per inottemperanza alla misura 5.6.1 lettere *b*) e *d*), della delibera n. 70/2014, nonché con la delibera n. 68/2018, del 12 luglio 2018, per la violazione

dell’articolo 26, commi 1 e 3, del medesimo d.lgs. n. 112 del 2015; ad esse, inoltre, si aggiunge la sanzione irrogata con la delibera n. 26/2018, del 12 marzo 2018, per la violazione dell’articolo 37, comma 14, lettera *c*), del suddetto decreto legislativo, anche con riferimento alla tematica dell’incremento di velocità massima nelle linee;

5. in relazione alle condizioni economiche, vengono in rilievo le cospicue risorse di cui dispone l’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. I proventi da mercato risultanti dal bilancio di esercizio di RFI al 31 dicembre 2017, ove i “*Ricavi da Servizi di Infrastruttura*”, ammontano a euro 1.180.300.000 (di cui euro 1.103.433.000 per “*Pedaggio*”, euro 59.242.000 per “*Vendita trazione elettrica*”, euro 17.625.000 per “*Servizi di traghettamento*”). Risulta, altresì, un utile di esercizio pari a euro 261.500.769, superiore all’utile, pari a euro 180.769.289, relativo all’esercizio 2016. In quest’ultimo esercizio, peraltro, si erano registrati “*Ricavi da Servizi di Infrastruttura*” più elevati rispetto all’esercizio 2017, per un ammontare complessivamente pari a euro 1.276.755.000 (di cui euro 1.058.383.000, per “*Pedaggio*”, euro 200.176.000 per “*Vendita trazione elettrica*”, euro 18.196.000 per “*Servizi di traghettamento*”);
6. 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, con riguardo alla gravità della violazione, nella misura di euro 500.000,00 (cinquecentomila/00); (ii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 60.000,00 (sessantamila/00), in relazione all’opera svolta per l’eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; (iii) applicare sull’importo base un aumento di euro 80.000,00 (ottantamila/00), con riferimento alla personalità dell’agente; (iv) aumentare l’importo base dell’ulteriore somma di euro 100.000,00 (centomila/00), con riguardo alle condizioni economiche dell’agente; (v) irrogare, conseguentemente, la sanzione nella misura di euro 620.000,00 (seicentoventimila/00);

RITENUTO

pertanto di procedere, ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera *a*), del d.lgs. n. 112 del 2015, all’irrogazione della sanzione, nei confronti di RFI, nella misura di euro 620.000,00 (seicentoventimila/00), per la violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo d.lgs. n. 112 del 2015, con riferimento all’incremento prestazionale dell’infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h;

RITENUTO

di disporre l’archiviazione della contestazione relativa alla violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo d.lgs. n. 112 del 2015, con riferimento all’esercizio dei treni in doppia composizione;

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., la violazione degli articoli 12, comma 2, e

- 14, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento all'incremento prestazionale dell'infrastruttura ferroviaria oltre i 300 km/h;
2. è irrogata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera *a*), del decreto legislativo n. 112 del 2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 620.000,00 (seicentoventimila/00), con riferimento al precedente punto 1;
 3. è archiviata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la contestazione relativa alla violazione degli articoli 12, comma 2, e 14, comma 2, del medesimo decreto legislativo n. 112 del 2015, con riferimento all'esercizio dei treni in doppia composizione;
 4. 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. 78/2018";
 5. decorso il termine di cui al punto 4, 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;
 6. 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, 2 agosto 2018

Il Presidente
Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è copia conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. n. 82/2005 e s.m.i..

Il Presidente
Andrea Camanzi