

Delibera n. 142/2020

**Assegnazione degli spazi in stazione - Reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. presentato in data 14 ottobre 2019 e integrato in data 22 aprile 2020 ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.**

L'Autorità, nella sua riunione del 30 luglio 2020

- VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);
- VISTO** il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, e in particolare gli articoli da 9 a 14 (di seguito: "Regolamento di esecuzione");
- 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 dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" o "ART");
- VISTO** il 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)", e più in dettaglio:
- l'articolo 13, commi 2 e 6, ai sensi dei quali: *"gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: a) stazioni passeggeri, relativamente (...) agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario"* (comma 2); *"Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. (...) La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto"* (comma 6);
  - l'articolo 37 e, in particolare, i commi 2, 9 e 10 i quali dispongono che: *"ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, più precisamente avverso decisioni prese (...) dall'operatore di un impianto di servizio"* (comma 2); l'Autorità *"esamina tutti i reclami e (...) adotta le misure necessarie per rimediare alle situazioni e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. (...) decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater"* (comma

9); *“La decisione dell’organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo. L’organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni”* (comma 10);

**VISTA**

la delibera dell’Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante *“Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”* e, in particolare, la misura 10.6.1 secondo cui: *“Ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e dei servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l’offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori”* (cfr. misura 10.6.1);

**VISTA**

la delibera dell’Autorità n. 66, del 6 agosto 2015, e relativi allegati, recante: *“Approvazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarato ammissibile con Delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 8.6.1, 10.6.1 e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014”*;

**VISTO**

il Prospetto informativo della rete (di seguito: “PIR”) e, in particolare, il Capitolo 5, “Servizi” del PIR 2019;

**VISTA**

la delibera n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante *“Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*, la quale ha, da un lato, abrogato la summenzionata misura di regolazione 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e ha, dall’altro, stabilito che:

i) *“Ad ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili, sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l’offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori”* (cfr. misura 11.1);

ii) *“Nel caso in cui il gestore di stazione passeggeri respinga una richiesta di specifici spazi per l’erogazione di servizi di biglietteria, assistenza, accoglienza e desk informativi, in quanto in conflitto con un’altra richiesta o riguardante spazi già allocati, ed il richiedente presenta reclamo all’Autorità ai sensi dell’articolo 13, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nell’esame del reclamo l’Autorità prende in particolare in considerazione, se pertinenti, oltre agli elementi di cui all’articolo 14 del Regolamento:*

*- l’ubicazione, l’estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero e valore dei titoli di viaggio venduti e numero di passeggeri serviti) di spazi già eventualmente assegnati al richiedente nella stessa stazione;*

- l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo di spazi già eventualmente assegnati ad altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo;
- il numero e l'estensione di spazi richiesti ed ottenuti in altre stazioni sul territorio nazionale, sia dal richiedente che da altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo, ed il grado di utilizzo degli stessi" (cfr. misura 11.5);

**VISTO**

il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito: "Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità"), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l'articolo 6;

**VISTO**

il reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (nel seguito: "Italo") del 14 ottobre 2019 (prot. ART n. 12465/2019, di pari data), successivamente integrato in data 22 aprile 2020 (prot. ART n. 5770/2020, di pari data, di seguito anche: "Nota integrativa"), presentato ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, con il quale la predetta impresa ferroviaria ha lamentato che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria e della stazione di Udine, di seguito: "RFI") e G.S. Rail S.p.A. (in qualità di gestore delle stazioni di Roma Termini, Verona Porta Nuova, Firenze S.M. Novella, Venezia S.L. e Milano C.le, di seguito "GS Rail" e, congiuntamente a RFI, i "Gestori"), ciascuna per le parti di rispettiva competenza, avrebbero attuato una condotta discriminatoria nei suoi confronti e a beneficio di Trenitalia S.p.A. (di seguito: "Trenitalia") nell'assegnazione di maggiori spazi all'interno degli impianti di stazione. E ciò, sia con riferimento all'allocazione di biglietterie tradizionali, sia con riferimento all'installazione di biglietterie self-service (BSS). In particolare, Italo ha rappresentato:

i) che le richieste di aumento degli spazi di stazione allegate al reclamo avrebbero dovuto essere accolte, da parte dei Gestori, in ragione del *"costante e rilevante ampliamento dell'offerta commerciale della Società"* che, nel corso dell'ultimo anno, avrebbe raddoppiato i propri *"servizi commerciali"* rispetto al *"triennio precedente"* (cfr. p. 2 del reclamo, pp. 1 e ss. della Nota Integrativa e note prott. nn. 6486/2020, del 30 aprile 2020 e 7237/2020, del 18 maggio 2020). Tale evenienza, tuttavia, non sarebbe stata adeguatamente valorizzata dai Gestori, i quali avrebbero *"effettuato il calcolo degli spazi assegnabili nelle stazioni solo sulla base dei volumi di traffico complessivi sviluppati da ciascuna impresa ferroviaria"*, senza operare alcuna distinzione tra i diversi segmenti di mercato (cfr. pp. 5 e 6 del reclamo);

ii) di aver subito ulteriori condotte discriminatorie nelle stazioni di Venezia S.L., Udine e Milano C.le. Più nel dettaglio:

a) nella stazione di Venezia S.L., i Gestori avrebbero illegittimamente rigettato la sua richiesta d'installare una BSS quale misura compensativa da riconoscere in ragione della asserita, tardiva ricollocazione di una BSS da parte di Trenitalia, in attuazione di quanto disposto con delibera ART n. 49/2018, del 3 maggio 2018 (cfr. p. 8 del reclamo);

- b) nella stazione di Udine, RFI avrebbe rigettato l'istanza di assegnazione di una BSS nell'Area 1 Pir-web (cfr. allegato n. 8 alla Nota Integrativa) senza fornire un'esaustiva motivazione della non fattibilità (prescindendo, quindi, da valutazioni sulla fondatezza) delle soluzioni alternative avanzate da Italo, sia a margine del sopralluogo congiunto (cfr. allegato sub 9 alla Nota Integrativa), sia nel corso delle successive interlocuzioni (cfr. allegato sub 11 alla Nota Integrativa);
- c) nella stazione di Milano C.le, GS Rail avrebbe: a lungo "tollerato" l'installazione, da parte dell'*incumbent*, di grafiche pubblicitarie sui propri desk informativi; intimato soltanto ad Italo di rimuovere analoghe grafiche installate sui propri desk (cfr. pp. 8 e 9 del reclamo e relativi allegati da 10 a 15);

## VISTA

la documentazione allegata al suddetto reclamo e, in particolare, le note con le quali i Gestori hanno:

- in riferimento alle richieste di maggiori spazi nelle stazioni di Roma T.ni, Firenze S.M. Novella e Verona P.N., illustrato le ragioni per cui sarebbe aderente ai criteri di regolazione dell'Autorità aver ancorato la distribuzione degli spazi al rapporto tra superficie dei "*locali biglietteria attualmente disponibili*" nelle singole stazioni e "*treni in servizio nell'orario in vigore*"; sottolineato come l'eventuale raffronto con i "*segmenti di mercato*" non avrebbe, in ogni caso, modificato il risultato di detta distribuzione; richiamato, quindi, le delibere nn. 70/2014 e 66/2015 dell'Autorità, evidenziando come, in particolare, la suddivisione della stazione in più aree [all'interno delle quali "*individuare ... gli spazi da assegnare (nel numero minimo di due) alle IF in relazione al numero di treni operati da ognuna nella stazione*"] avrebbe già generato una soluzione "*ampiamente migliorativa*", sia pure con riferimento all'allocazione delle BSS e dei desk informativi; ravvisato, in aggiunta a quanto sopra illustrato, taluni problemi di ordine tecnico ostativi all'accoglimento delle soluzioni proposte da Italo (cfr. allegati nn. 3, 5 e 16 al reclamo; 2, 5, 6 e 7 alla Nota integrativa; nota Italo del 21 novembre 2019, prot. ART n. 15138/2019, di pari data e il riscontro di GS Rail, del 29 novembre 2019, prot. ART n. 15617/2019, del 2 dicembre 2019);
- in relazione alle ulteriori condotte discriminatorie che Italo ritiene di aver subito nelle stazioni di Venezia S.L., Udine e Milano C.le, i Gestori hanno precisato che:
  - a) nella stazione di Venezia S.L., la BSS oggetto del reclamo era stata assegnata a Trenitalia temporaneamente ed al solo fine di consentire la realizzazione dei lavori necessari a dare esecuzione alla delibera ART n. 49/2018, del 3 maggio 2018. Ed infatti, una volta ultimati i predetti lavori (e, precisamente, in data 19 luglio 2019), essa era stata ricollocata (cfr. allegati sub 8 e 9 al reclamo);
  - b) nella stazione di Udine, lo spazio richiesto da Italo per l'allocazione di una BSS era stato già assegnato all'impresa ferroviaria Udine Cividale, che ne aveva fatto istanza in data antecedente. Due delle tre soluzioni da Italo prospettate, in via alternativa, erano state respinte per una serie di ragioni tecniche, opportunamente illustrate in un verbale di sopralluogo congiunto (cfr. allegato sub 9 alla Nota integrativa);
  - c) nella stazione di Milano C.le, l'intimazione a rimuovere le grafiche pubblicitarie - apposte, in modo improprio, sui desk informativi di Italo e Trenitalia - era stata rivolta ad entrambe le II.FF. con "*analogha modalità e stessi canali di comunicazione*" (cfr. allegato sub 11 al reclamo);

- VISTO** il verbale dell'audizione del 10 dicembre 2019 dei Gestori, convocata con nota prot. 14581/2019, del 12 novembre 2019 e successivamente differita - in accoglimento dell'istanza presentata da GS RAIL - con nota prot. ART n. 14696/2019, del 13 novembre 2019;
- VISTA** la nota dei Gestori prot. n. 1896/2020, del 3 febbraio 2020, con la quale, facendo seguito a quanto illustrato nel corso della summenzionata audizione, essi hanno prodotto una nota sulle tematiche oggetto di reclamo;
- VISTO** il verbale dell'audizione del 21 aprile 2020 di Italo - convocata con nota prot. 4211/2020, del 12 marzo 2020 e successivamente differita, in accoglimento dell'istanza presentata da Italo, con note prott. nn. 4980/2020, del 31 marzo 2020 e 5156/2020, del 6 aprile 2020 - nel corso della quale la predetta Società ha rappresentato, tra l'altro, che Trenitalia:
- nella stazione di Roma Termini, avrebbe avuto la disponibilità di *“uno spazio, peraltro autonomo (rispetto alla biglietteria tradizionale), in cui (...) ha ubicato 10 BSS”* di suo esclusivo utilizzo;
  - nella stazione di Firenze S.M. Novella, avrebbe destinato lo spazio situato in galleria *“accanto alla lounge di Trenitalia, (...) con affaccio diretto nell'Area 1 PIRWEB”* ad area interamente dedicata a BSS di suo esclusivo utilizzo;
- VISTA** la documentazione trasmessa da Italo a seguito della predetta audizione (cfr. note prott. ART nn. 6486/2020, del 30 aprile 2020 e 7237/2020, del 19 maggio 2020), con riguardo all'evoluzione della propria offerta commerciale nel quinquennio 2015-2019 e al numero di biglietti emessi tramite le biglietterie tradizionali e le BSS presenti nelle stazioni oggetto di reclamo;
- VISTE** le richieste d'informazioni formulate dall'Autorità a G.S. Rail e Trenitalia, al fine di acquisire osservazioni su quanto evidenziato da Italo nel corso della succitata audizione del 21 aprile 2020, in relazione alle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella (cfr. nota prot. n. 8682/2019, del 16 giugno 2020);
- VISTE** le note di riscontro alle suddette richieste d'informazioni, con le quali:
- GS Rail, si è limitata a rappresentare, sostanzialmente, che nelle suddette stazioni la *“conformazione delle biglietterie”* non risulta essere stata modificata nel tempo (cfr. nota prot. 9178/2020, del 25 giugno 2020);
  - Trenitalia, ha, in sintesi, sostenuto: di aver operato una *“mera rimodulazione degli spazi dedicati alla biglietteria tradizionale (...) anche in considerazione della crescente preferenza espressa dalla clientela verso [le BSS]”*; di ritenere la predetta *“rimodulazione”* conforme al criterio di proporzionalità; che questa sua scelta non ha comportato alcun ampliamento degli spazi ad essa assegnati (cfr. nota TRNIT-DPLH\P\2020\0022722 del 01/07/2020, acquisita agli atti con note prott. nn. 9579/2020 e 9589/2020, del 2 luglio 2020);
- VISTA** la richiesta d'informazioni formulata dall'Autorità a R.F.I., al fine di acquisire elementi di valutazione sulle ragioni del lamentato mancato riscontro a tutte le soluzioni prospettate da Italo con riferimento alla richiesta di assegnazione di uno spazio per

la collocazione di una BSS nella stazione di Udine (prot. ART n. 8683/2020, del 16 giugno 2020);

**VISTA**

la nota di riscontro alla suddetta richiesta d'informazioni, con la quale RFI ha, da un lato, richiamato le motivazioni tecniche sottese al diniego di assegnazione dello spazio nella stazione di Udine ed ha, dall'altro, per la prima volta, rappresentato - solo all'Autorità - che la soluzione alternativa proposta da Italo non era percorribile per la presenza di oggetti già contrattualizzati (nota prot. n. 9578/2020, del 2 luglio 2020);

**VISTA**

la relazione predisposta dall'Ufficio;

**CONSIDERATO**

quanto rappresentato nella suddetta relazione, circa la non sussistenza di presupposti per dare ulteriore corso a talune parti del reclamo di Italo e, specificamente:

**1.** alla parte nella quale viene lamentata una discriminazione operata dai Gestori a beneficio dell'impresa *incumbent* nell'assegnazione di maggiori spazi di stazione, discriminazione conseguente all'applicazione del mero principio di proporzionalità, in quanto, in tale caso:

i) l'aumento del traffico commerciale invocato da Italo a sostegno delle proprie richieste di maggiori spazi in stazione non può, da solo, giustificare il diritto di Italo ad ottenere un numero superiore di BSS, motivato con l'esigenza di una conseguente maggiore visibilità. Quest'ultima, da un lato, va declinata con la riconoscibilità e l'agevole accesso agli spazi dedicati all'I.F., dall'altro lato, con l'esigenza di rendere fruibile al meglio, per il viaggiatore, il servizio di vendita di titoli di viaggio all'interno degli impianti di stazione (elementi, questi, di cui Italo non ha fornito più concreti parametri di giudizio ai Gestori);

ii) Italo non ha concretamente contrastato l'affermazione dei Gestori secondo cui la decisione di denegare gli spazi richiesti sarebbe rimasta inalterata anche con l'applicazione del criterio del "*segmento di mercato*". A tal proposito, non può sottacersi come Italo abbia riproposto, in sede di reclamo, argomenti sui quali gli Uffici dell'Autorità avevano già espresso la propria posizione di non condivisione in occasione della pubblica consultazione preordinata all'adozione della delibera n. 130/2019 (cfr. p. 32 della relativa relazione istruttoria) per difetto di chiarezza e comprensibilità. Il criterio del "*segmento di mercato*", difatti, se applicato alla situazione attuale delle stazioni (in cui tale suddivisione degli spazi non sussiste), finirebbe, paradossalmente, per tutelare maggiormente le imprese che operano in più segmenti (vale a dire servizi a mercato e servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico), considerato che le stesse potrebbero reclamare, per ciascuna delle proprie divisioni interne che erogano le due tipologie di servizio sopra richiamate, pari visibilità e accessibilità rispetto ad una impresa che opera in un segmento soltanto;

iii) il reclamo di Italo, inoltre, pur essendo stato inoltrato dopo l'entrata in vigore della delibera n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, non contiene elementi (peraltro neppure forniti ai Gestori in sede d'inoltro della richiesta, ovvero in corso d'istruttoria) da cui sia possibile desumere - conformemente a quanto prescritto dalla misura n. 11.5

della summenzionata delibera (che rimanda, in buona sostanza, a dati in grado di far emergere il concreto e attuale bisogno degli spazi in stazione) - che gli spazi attualmente a sua disposizione siano inadeguati per consentirle di erogare, in modo efficiente, il servizio di bigliettazione negli spazi delle stazioni oggetto di reclamo. E ciò, anche tenendo conto della politica commerciale di vendita dei propri biglietti (politica che potrebbe, in teoria, privilegiare, in maniera addirittura assorbente, il canale web/app, a scapito di quelli tradizionale e meccanico, anche in ragione delle conseguenze della recente pandemia e delle ricadute, a tendere, sulle abitudini dei passeggeri);

2. alla parte in cui vengono lamentate più puntuali condotte discriminatorie, sempre a carico dei Gestori, con riferimento a richieste relative alle stazioni di Venezia S.L. e Milano Centrale, in quanto:

i) in relazione alla stazione di Venezia S.L., la delibera ART n. 49/2018 prescriveva a GS Rail e a Trenitalia di attuare una complessiva, graduale riorganizzazione della configurazione di stazione, senza imporre, a tal proposito, un termine finale cui ancorare una certa ipotesi violativa. Al contrario, la fattibilità della soluzione organizzativa ivi prescritta, da cui è derivata anche l'esigenza di un temporaneo ricollocamento della BSS di Trenitalia, era espressamente subordinata all' *"esito delle verifiche di fattibilità tecnica e autorizzativa"* del competente Ente, rispetto alle quali Italo non ha fornito alcun elemento idoneo a far emergere un atteggiamento dilatorio o, comunque, non diligente da parte del Gestore di stazione;

ii) in relazione alla stazione di Milano C.le, G.S. Rail ha rappresentato, in ciò sostanzialmente non contraddetta da Italo, di aver chiesto, sia al reclamante che a Trenitalia, di rimuovere le grafiche pubblicitarie apposte sui rispettivi desk informativi con modalità e tempistiche analoghe che, in quanto tali, denotano l'assenza di un *fumus* discriminatorio;

## **CONSIDERATO**

quanto rappresentato nella suddetta relazione con riferimento alla parte di reclamo relativa alla stazione di Udine, rispetto alla quale sembra emergere la violazione, da parte di RFI, dell'articolo 13, comma 6, del d.lgs. 112/2015 e degli articoli 9 e 10, del Regolamento di esecuzione.

E ciò, per aver RFI omesso di deliberare, in maniera esaustiva, le soluzioni prospettate da Italo sia a margine del sopralluogo congiunto, sia nel corso delle interlocuzioni successive alla presentazione dell'istanza di assegnazione di una BSS nella suddetta stazione e non aver dato evidenza dell'attività volta a conciliare al massimo le richieste di assegnazione degli spazi di stazione con la capacità degli impianti ivi presenti;

## **RITENUTO**

pertanto, di avviare un procedimento ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, finalizzato ad imporre a R.F.I. di rivalutare l'istanza di maggiori spazi presentata da Italo in riferimento alla stazione di Udine e di fornire un riscontro esauriente a tutte le soluzioni prospettate dalla predetta impresa ferroviaria anche alla luce dell'esigenza di massimizzare la capacità disponibile negli impianti di stazione;

## **CONSIDERATO**

infine, quanto rappresentato nella succitata relazione relativamente alla circostanza che, sulla base degli elementi acquisiti dall’Autorità nel corso della trattazione del reclamo di Italo e con le note di GS Rail (prot. n. 9178/2020, del 25 giugno 2020) e di Trenitalia (prott. nn. 9579/2020 e 9580/2020, del 2 luglio 2020), sembra emergere, in relazione alle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella, un *fumus* violativo dell’impianto regolatorio che, a garanzia dei principi di “pari e adeguata visibilità e accessibilità”, prevede una ripartizione funzionale delle aree e delle sub-aree di stazione e impone un vincolo di destinazione agli spazi individuati all’interno delle stesse (cfr. misura n. 11.1 della delibera n. 130/2019 - già 10.6.1 della delibera n. 70/2014 - e capitolo 5 del PIR 2019). E ciò, per aver Trenitalia:

- ricavato, all’interno della propria biglietteria tradizionale di Roma Termini, uno spazio autonomo (rispetto alla stessa) ed aver ivi ubicato dieci BSS di suo esclusivo utilizzo (aggiuntive rispetto alle 34 già a sua disposizione nell’area 1 Pir-web della stazione di Roma Termini);
- adibito, all’interno della stazione di Firenze S.M. Novella, uno spazio originariamente destinato a biglietteria tradizionale (e con affaccio diretto nell’Area 1 Pir-web), ad area interamente dedicata a BSS di suo esclusivo utilizzo;

## **RITENUTO**

pertanto, di avviare, nei confronti di Trenitalia, un procedimento ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell’articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell’Autorità, per l’eventuale adozione di provvedimenti volti a garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 11.1, della delibera n. 130/2019 e del capitolo 5, del PIR 2019, in tema di rispetto dei criteri di suddivisione delle aree e sub-aree delle stazioni di Roma Termini e Firenze e del vincolo di destinazione degli spazi individuati al loro interno;

## **RITENUTO**

necessario - in ragione della possibile idoneità delle predette misure a dispiegare effetti nei confronti di soggetti diversi da Trenitalia, e nel rispetto dei principi del contraddittorio, della partecipazione e della trasparenza - garantire a G.S. Rail, R.F.I. e Italo il diritto di intervenire in tale ultimo procedimento;

## **RITENUTO**

altresì necessario, per garantire il compiuto dispiegarsi del diritto di difesa, dato l’incombere del periodo feriale, assegnare termini congrui per la presentazione di memorie difensive e documenti;

su proposta del Segretario generale

## **DELIBERA**

1. di non dare ulteriore corso, per i motivi indicati in premessa, che si intendono qui integralmente richiamati, al reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. nella parte in cui lamenta una discriminazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A., nell’assegnazione degli spazi all’interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova, a causa dell’applicazione del criterio di mera proporzionalità; nonché nella parte in cui lamenta, sempre a carico degli stessi Gestori, diverse puntuali pratiche discriminatorie consumate con riferimento alle stazioni di Venezia S.L. e Milano C.le;



2. di avviare, con riferimento alla parte di reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. relativa all'assegnazione di spazi nella stazione di Udine e per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112 del 2015, nonché dell'articolo 6, comma 1 del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento finalizzato a prescrivere alla predetta Società, in qualità di gestore della stazione di Udine, di rivalutare l'istanza di maggiori spazi presentata da Italo e di fornire un riscontro esauriente a tutte le soluzioni prospettate dalla predetta impresa ferroviaria, anche tenendo conto dell'esigenza di massimizzare la capacità disponibile negli impianti di stazione;
3. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, in relazione all'utilizzo da parte di Trenitalia degli spazi nelle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella, un procedimento, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112 del 2015, nonché dell'articolo 6, comma 1 del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, nei confronti di Trenitalia S.p.A., per l'eventuale adozione di provvedimenti volti a garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 11.1 della delibera n. 130/2019 e del capitolo 5 del PIR 2019, in tema di rispetto dei criteri di suddivisione delle aree e sub-aree delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella e del vincolo di destinazione degli spazi individuati al loro interno.
4. È nominato responsabile dei procedimenti, di cui ai punti 2 e 3, il dott. Ernesto Pizzichetta, in qualità di direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni - indirizzo posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it; tel. 011.19212587.
5. I destinatari della presente delibera, con riferimento a quanto deliberato ai punti 2 e 3, possono presentare, per quanto di rispettivo interesse, all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autoritatrasporti.it, memorie difensive e documenti, entro il termine di decadenza di quarantacinque giorni decorrenti dalla sua notifica.
6. Il termine per la conclusione dei procedimenti, di cui ai punti 2 e 3, è fissato, nel rispetto dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, e comunque non oltre il 20 ottobre 2020.
7. È possibile avere accesso agli atti dei suddetti procedimenti presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni - Via Nizza n. 230, 10126 Torino.
8. La presente delibera è notificata a mezzo PEC a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A., Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.

Torino, 30 luglio 2020

Il Presidente

Andrea Camanzi

(documento firmato digitalmente ai sensi del  
D.Lgs 82/2005 s.m.i.)