

Delibera n. 199/2020

Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 18/2020 nei confronti di Ferrovie del Gargano S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2020.

L'Autorità, nella sua riunione del 3 dicembre 2020

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, con particolare riferimento al capo I, sezioni I e II;

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), ed in particolare il comma 2, lettera a), che stabilisce che l'Autorità provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016;

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)”* (di seguito anche: *“d.lgs. 112/2015”*), ed in particolare:

- l'articolo 1, commi 4 e 5, l'articolo 2, l'articolo 3, comma 1, lettera II);

- l'articolo 14 e, in particolare, i commi 1 e 5, che prevedono: *“1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione. (...) 5. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in lingua italiana ed in un'altra delle lingue ufficiali dell'Unione almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura”*;

- l'articolo 37, commi 3, 8 e 14, lettera a), ai sensi del quale *“L'organismo di regolazione, 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 2 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”*;

- l'Allegato III, commi 1, 2 e 3, secondo il quale *“1. L'orario di servizio è stabilito una volta per anno civile. 2. Le modifiche dell'orario di servizio si applicano dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. In caso di modifica o adeguamento dopo l'inverno, in particolare per tener conto di eventuali cambiamenti di orario del traffico regionale di passeggeri, esse intervengono alla mezzanotte del secondo sabato di giugno e, se necessario, in altri momenti tra queste date. I gestori dell'infrastruttura possono convenire date diverse e in tal caso ne informano la Commissione se il traffico internazionale può risultarne influenzato. 3. Il termine per la presentazione delle richieste di capacità da integrare nell'orario di servizio non può essere superiore a dodici mesi prima della sua entrata in vigore”*;

- l'Allegato V, recante il contenuto del prospetto informativo della rete;

- VISTA** la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'Allegato VII della citata direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- VISTO** il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, recante *“Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alla Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione”*, e, in particolare, l'Allegato A;
- VISTO** il Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, approvato con delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014 e successive modificazioni (di seguito anche: 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. 18/2020 del 30 gennaio 2020, notificata in pari data (con nota prot. ART n. 1795/2020), con la quale si avviava un procedimento, nei confronti di Ferrovie del Gargano s.r.l. (di seguito anche: “Società” o “FG”), per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del

decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per il mancato adempimento dell'obbligo disciplinato dall'articolo 14, commi 1 e 5, e dall'Allegato III del d.lgs. 112/2015, relativamente al Prospetto Informativo della Rete (di seguito: "PIR") 2020;

- VISTA** la nota della Società pervenuta il 29 febbraio 2020 (acquisita agli atti, in data 2 marzo 2020, con prot. ART n. 3449/2020), con la quale la stessa presentava una proposta di impegni, oltre a rappresentare, tra l'altro: i) che le reti regionali di cui è concessionaria presentano caratteristiche non omogenee con la rete nazionale, tali da renderle non incondizionatamente accessibili e tali che nessun potenziale richiedente avrebbe formulato richiesta di accesso all'infrastruttura. In detto contesto, la Società avrebbe ritenuto, in buona fede, che la pubblicazione del PIR *"non fosse oggettivamente valutabile come elemento rilevante ai fini delle richieste di accesso"*; ii) di aver comunque pubblicato il PIR relativo all'orario di servizio dic. 2018-dic. 2019 (*"Edizione 2018"*) recante le informazioni richieste dal d.lgs. 112/2015, *"eccetto quelle relative alla definizione ed imposizione dei canoni di accesso alla infrastruttura"*, e di aver mantenuto detto PIR sul proprio sito, *"quindi di fatto prorogandone la vigenza anche per il suddetto periodo"*, provvedendo al suo aggiornamento nel corso del 2019; iii) che è in corso di elaborazione il PIR 2021;
- VISTA** la nota prot. ART n. 4117/2020 dell'11 marzo 2020, con la quale si chiedeva al Gestore di fornire dei chiarimenti sulla proposta di impegni presentata con la menzionata nota prot. ART n. 3449/2020;
- VISTA** la nota di riscontro di FG del 16 marzo 2020 (acquisita agli atti, in pari data, con prot. ART n. 4416/2020), non pertinente rispetto a quanto richiesto con la nota prot. ART n. 4117/2020;
- VISTO** l'articolo 103 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, recante *"Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19"*, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, che ha previsto la sospensione dei termini dei procedimenti amministrativi nel periodo compreso tra la data del 23 febbraio 2020 e quella del 15 aprile 2020, poi prorogato al 15 maggio 2020 dall'articolo 37 del decreto legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 giugno 2020, n. 40;
- VISTA** la delibera n. 74/2020, del 26 marzo 2020, notificata in pari data con nota prot. ART n. 4854/2020, con cui la citata proposta di impegni presentata da FG veniva dichiarata inammissibile, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del Regolamento sanzionatorio e, pertanto, rigettata ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del suddetto Regolamento, con conseguente prosecuzione del procedimento sanzionatorio;

- VISTA** la delibera n. 95/2020, del 7 maggio 2020, recante “*Nomina dei responsabili dei procedimenti in corso, di competenza dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni dell’Autorità*”, comunicata alla Società con nota prot. ART n. 6832/2020, dell’8 maggio 2020;
- VISTA** la nota del 21 maggio 2020 (prot. ART n. 7401/2020), con cui si rappresentava a FG che, entro il 15 giugno 2020, avrebbe potuto inviare memorie difensive e documenti, nonché richiedere, ove permanesse l’interesse, di essere sentita in audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 7985/2020 del 3 giugno 2020, con cui si comunicava alla Società l’immissione in servizio del Dirigente responsabile dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni dell’Autorità e l’assunzione da parte dello stesso, a decorrere dalla medesima data, delle funzioni di responsabile del procedimento, secondo quanto disposto al punto 2 della menzionata delibera n. 95/2020;
- VISTA** la nota prot. ART n. 8553/2020 del 15 giugno 2020, con cui la Società, nel riportarsi alle memorie e alle argomentazioni difensive oggetto della memoria prot. ART 3449/2020, si riservava l’ulteriore esercizio del diritto di difesa e del contraddittorio all’esito dell’eventuale comunicazione delle Risultanze istruttorie, nonché in sede di audizione finale dinanzi al Consiglio;
- VISTE** le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto, comunicate alla Società ai sensi dell’articolo 10, comma 1, lett. b), del citato Regolamento sanzionatorio, previa deliberazione del Consiglio del 14 ottobre 2020, con nota prot. ART n. 15548/2020 del 15 ottobre 2020;
- VISTE** la nota di convocazione in audizione finale innanzi al Consiglio dell’Autorità prot. ART n. 17091/2020 del 2 novembre 2020, di riscontro alla nota di FG prot. ART n. 8553/2020;
- VISTA** la memoria difensiva di FG del 4 novembre 2020 (acquisita agli atti dell’Autorità con prot. ART 17300/2020, del 5 novembre 2020), trasmessa in esito alla comunicazione delle risultanze istruttorie, con cui la Società, nel richiamare quanto già esposto nella precedente memoria difensiva, tra l’altro ribadiva che nessuna richiesta di tracce è pervenuta da imprese terze per l’anno di riferimento, né tantomeno risultavano formulati esposti da parte loro, indirizzati all’Autorità. Con riferimento alla mancata determinazione all’interno del “PIR” pubblicato dei canoni di accesso all’infrastruttura richiesta dall’Allegato V del d.lgs. n. 112/2015, il Gestore evidenziava, inoltre, che negli atti con cui la Regione Puglia ha concesso in uso a FG le reti non è previsto che il concessionario possa applicare ed incassare un canone o pedaggio per l’uso della rete da parte di terzi. In mancanza di espressa disposizione negoziale, il concessionario non può quindi attribuirsi unilateralmente un provento maggiore o ulteriore rispetto alla remunerazione prevista nell’ambito dell’assetto concessorio, altrimenti incorre in una violazione della concessione medesima nonché

nel concreto rischio di conseguire sovra compensazione economica. La contestata carenza delle informazioni inerenti il canone di accesso alla rete, pertanto, trovandosi la Società nell'impossibilità oggettiva di quantificarlo, non potrebbe integrare alcuna violazione della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Conclusivamente, la Società chiedeva l'archiviazione del procedimento;

SENTITI in audizione finale, in data 18 novembre 2020, i rappresentanti di FG, come da verbale redatto in pari data (prot. ART n. 18671/2020, del 24 novembre 2020);

VISTA la relazione dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO quanto rappresentato nella suddetta relazione e, in particolare, che:

1. dalla documentazione agli atti risulta la violazione da parte di FG dell'obbligo normativo disciplinato dall'articolo 14, commi 1 e 5, e dall'Allegato III del d.lgs. 112/2015, non avendo la Società pubblicato, in tempo utile nel corso dell'orario 2018-2019 e, al più tardi, entro la scadenza coincidente con l'avvio dell'orario di servizio 2019-2020 (avvio fissato dall'Allegato III del d.lgs. n. 112/2015, dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre), il PIR 2020, contenente le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi connessi valevoli nel corso dell'orario 2019-2020, da portare a conoscenza delle imprese ferroviarie e dei richiedenti capacità.
2. Al riguardo, giova premettere che il PIR rappresenta un importante elemento informativo che il Gestore dell'infrastruttura predispone a favore del mercato, attuale e potenziale, e che contiene specificazioni sulle caratteristiche della rete gestita, sui criteri adottati per quantificare tariffe e canoni per l'uso dell'infrastruttura e sulle regole seguite per disciplinare le richieste di capacità infrastrutturale e di accesso ai servizi connessi alla rete, sugli schemi quadro degli atti contrattuali oggetto di stipula tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie o altro soggetto richiedente capacità per l'utilizzo della capacità infrastrutturale, nonché sulle regole e gli obblighi reciproci che disciplinano l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario per l'orario a cui il PIR si riferisce, anche a tutela degli utenti del servizio.
3. Sicché, non coglie nel segno la Società, quando afferma che la violazione non si sarebbe compiuta, in considerazione della circostanza che la rete non sarebbe tecnicamente accessibile da chiunque, in ragione della disomogeneità rispetto alla rete nazionale. Infatti, la soggezione all'obbligo di pubblicazione del PIR discende, in maniera chiara e priva di eccezioni, dall'articolo 14 del succitato decreto legislativo n. 112/2015, a nulla rilevando né la maggiore o minore attrattività di un'infrastruttura ferroviaria nei confronti di richiedenti capacità attuali e/o potenziali, né le condizioni ed eventuali limitazioni di accesso alla

stessa, né, infine, le modalità di svolgimento del servizio. Bensì, rileva esclusivamente che la rete ferroviaria per cui si procede ricada nell'ambito soggettivo di applicazione del detto decreto legislativo. Tale ambito soggettivo di applicazione coincide con l'inclusione nell'elenco recato dal D.M. 5 agosto 2016. Nel caso di FG, la Società risulta inclusa in tale elenco e, conseguentemente, è soggetta all'obbligo di redazione del PIR.

4. Non assume neppure rilevanza, ai fini dell'accertamento della violazione, la asserita limitata offensività della violazione; tale aspetto, infatti, non vale ad escludere in radice la sussistenza dell'infrazione, poiché la scelta operata dal legislatore nel redigere la disposizione portante l'obbligo di pubblicazione del PIR è chiara, come già più volte osservato, nel far discendere detto obbligo, in maniera priva di eccezioni, dall'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015, con riferimento a tutte le reti ferroviarie incluse nell'elenco di cui al D.M. 5 agosto 2016, indipendentemente dall'attrattività della rete.
5. Non sufficiente ad escludere l'antigiuridicità della condotta risulta, inoltre, la circostanza che il Gestore, come dallo stesso rappresentato anche nella memoria difensiva prot. ART n. 3449/2020, abbia pubblicato sul proprio sito, a partire dal 2018, un documento denominato "PIR". Al riguardo si osserva, innanzitutto, che il "PIR 2018" (edizione dicembre 2018) pubblicato sul sito di FG faceva riferimento (improprio) all'orario di esercizio 2018-2019, riferendosi a "*le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 10/12/2018 al 8/12/2019*", anziché all'orario di esercizio 2019-2020, entrato in vigore il 14 dicembre 2019. Detto documento non si può, pertanto, intendere come riferito all'orario di esercizio 2019-2020. Il documento si componeva, inoltre, di soli tre Capitoli (come tale, non conforme all'Allegato V del d.lgs. n. 112/2015) e risultava carente di diverse informazioni essenziali, tra le quali quelle relative ai canoni d'accesso. Dalle informazioni disponibili non risultavano neppure le modalità di consultazione del documento, né la bozza finale di detto PIR è stata trasmessa all'Autorità ai fini dell'esercizio dei compiti istituzionali di cui all'articolo 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015. La circostanza che nel 2019 FG abbia mantenuto sul proprio sito un documento denominato "PIR" riferito all'orario di servizio 2018-2019 è peraltro inconferente, atteso che al 14 dicembre 2019 FG non aveva ancora pubblicato un vero e proprio PIR 2020, valevole per l'orario di servizio 2020-2021. Nel corso del procedimento sanzionatorio inoltre, come evidenziato nella delibera di rigetto della proposta di impegni 74/2020 del 26 marzo 2020, FG ha pubblicato, al link "Prospetto informativo della rete – P.I.R. 2020", un documento denominato "Prospetto Informativo Rete 2018 (redatto ai sensi dell'art.11 c.6 D.lgs. 112/2015) – Edizione dicembre 2018", composto, al pari del documento denominato "PIR 2018 / Ed. Dicembre 2018", di soli tre Capitoli, anch'esso

carente di informazioni essenziali, ai sensi del d.lgs. n. 112/2015, quali quelle relative alle regole per la richiesta di capacità da parte delle imprese ferroviarie. FG ha inoltre pubblicato, al link “Servizi e tariffe P.I.R. 2020”, un documento denominato “Servizi e tariffe Rete 2020 (redatto ai sensi dell’art.11 c.6 D.lgs. 112/2015) – Edizione dicembre 2019”, il quale contiene solo una descrizione dei servizi e dei canoni per l’accesso all’infrastruttura “Pacchetto Minimo d’Accesso”.

6. Infondate risultano pure le argomentazioni dedotte dalla Società nella memoria prot. ART 17300/2020 e nel corso dell’audizione finale. Che i gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali siano tenuti al rispetto non solo dei “principi” della Direttiva 2012/34/CE – come sostiene FG – ma anche delle singole prescrizioni del d.lgs. 112/2015 di attuazione della citata Direttiva - quale quella che prevede (art. 14) l’obbligo di redazione e pubblicazione del PIR - lo si evince dallo stesso art. 1, comma 4, del d.lgs. n. 112/2015. La disposizione stabilisce, infatti, che *“Le reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all’utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all’attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all’infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto”* (sottolineatura aggiunta). E’, dunque, lo stesso legislatore nazionale ad aver stabilito, in sede di recepimento della Direttiva 2012/34/UE (di seguito anche “Direttiva Recast”), che le reti regionali rientranti nel campo di applicazione del d.lgs. n. 112/2015, individuate con successivo Decreto ministeriale, debbano essere regolate sulla base non solo dei principi enunciati dalla Direttiva ma anche dal decreto di recepimento, il quale stabilisce all’articolo 14 l’obbligo di redazione e pubblicazione del PIR. Ciò risulta ancora più chiaro dal D.M. 5 agosto 2016, adottato ai sensi dell’articolo 1, comma 6, del d.lgs. n. 112/2015, col quale sono state individuate le reti ferroviarie *“rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112”*, alle quali risultano, quindi, puntualmente estesi gli obblighi previsti dal medesimo decreto, ivi incluso l’obbligo a carico del gestore dell’infrastruttura di redigere il PIR, conformemente all’Allegato V al d.lgs. 112/2015. FG lamenta, poi, che il d.lgs. 112/2015, nel recepire la Direttiva “Recast” avrebbe violato il divieto di “gold plating”, ossia il divieto di introdurre o mantenere livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive comunitarie, introducendo, con riferimento alla mancata redazione e pubblicazione del PIR, un regime sanzionatorio non previsto dalla

normativa europea. L'argomento è del tutto inconferente, essendo tra l'altro diretto a contestare una scelta di carattere legislativo, che nulla ha a che vedere con il procedimento *de quo*. In proposito ci si limita ad osservare che al Considerando 76 della Direttiva Recast si stabilisce che *"L'organismo di regolamentazione dovrebbe essere in grado di far rispettare le sue richieste di informazioni e decisioni mediante adeguate sanzioni"*. Il successivo articolo 56 della Direttiva prevede poi che l'organismo di regolamentazione può comminare sanzioni, anche in forma di ammenda, al fine di imporre il rispetto delle proprie decisioni. A dette previsioni il legislatore nazionale ha dato attuazione con l'art. 37 del d.lgs. 112/2015, come è evidenziato anche nella Relazione illustrativa di accompagnamento. Ciò al fine di dotare le previsioni sostanziali di un adeguato apparato di *"enforcement"*.

7. Secondo FG, poi, la normativa vigente non prevederebbe l'obbligo per il gestore di pubblicare ogni anno un nuovo documento "PIR", sostitutivo di quello anteriore; per la Società, l'obbligo di pubblicazione del PIR potrebbe, quindi, ritenersi assolto mantenendo in vigore il prospetto redatto per l'anno precedente, previo aggiornamento delle disposizioni di esercizio ad esso riferibili, se nelle more mutate. Detto argomento è, nel caso di specie, inconferente, tenuto conto che al 14 dicembre 2019 sul sito di FG, come evidenziato, risultava ancora pubblicato un documento riferito all'orario di esercizio 2018-2019 e di contenuto incompleto. In proposito, è evidente che, affinché il mercato possa avere una informazione chiara, aggiornata e corretta, il PIR, oltre che completo di tutte le informazioni previste dall'Allegato V, debba essere aggiornato sul piano formale e sostanziale e riferito puntualmente all'orario di servizio pertinente. Conferma di ciò si riscontra anche nel dato normativo: l'art. 14, comma 1, del d.lgs. 112/2015 stabilisce infatti che il gestore *"provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni"*. La corrispondente previsione comunitaria dispone, parimenti, che *"Il prospetto informativo della rete è tenuto aggiornato e se necessario modificato"* (così, l'art. 27, par. 3, della Direttiva Recast).
8. Prive di fondamento risultano altresì le altre argomentazioni indicate nel verbale audizione finale innanzi al Consiglio, secondo le quali *"...La contestata carenza nel PIR delle informazioni riguardanti l'ammontare e la determinazione del canone non è idonea ad arrecare pregiudizi a terzi poiché in nessun caso poteva essere loro richiesto il pagamento di un canone per l'accesso stante il regime delle concessioni vigente.... Quanto alla mancata preventiva trasmissione del PIR ad ART, si tratta un procedimento previsto dalla norma che coinvolge gestore ed Autorità e non attinge la posizione di potenziali terzi, pertanto nessun pregiudizio*

poteva loro arrecarsi per la mancata condivisione della bozza”. Si evidenzia, in primo luogo che l’articolo 14, comma 1, del d.lgs. n. 112/2015 dispone che *“Il gestore dell’infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell’Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione”*. La circostanza che ai sensi di tale previsione i compiti istituzionali dell’Autorità in materia di PIR possano riferirsi anche alle specifiche modalità di svolgimento della consultazione rende evidente che l’esame del PIR da parte dell’Autorità costituisca un passaggio essenziale per consentire alla stessa l’adeguato e tempestivo esercizio dei compiti attribuiti all’Organismo di regolazione con la citata disposizione, non consentendosi, altrimenti, all’Autorità di dispiegare le funzioni di verifica, assegnate dal decreto legislativo n. 112 del 2015, sulle modalità che il gestore è tenuto ad individuare al fine di garantire – in definitiva – un accesso all’infrastruttura ferroviaria equo, trasparente e non discriminatorio. Inconferente è, dunque, la circostanza che, nella specie, la omessa preventiva trasmissione della bozza del documento all’Autorità– come sostiene FG – non abbia arrecato pregiudizi a potenziali terzi.

9. Parimenti inconferenti risultano le argomentazioni addotte da FG circa la mancata indicazione dei canoni di accesso. Come evidenziato già in sede di comunicazione delle risultanze istruttorie, i documenti pubblicati dalla Società sotto la denominazione “PIR” risultavano carenti non solo sotto il profilo in esame, ma anche con riferimento ad altre informazioni essenziali che il PIR deve contenere ai sensi del d.lgs. 112/2015, quali ad esempio le regole per l’allocazione di capacità.

RITENUTO

pertanto, di accertare, nei confronti di Ferrovie del Gargano S.r.l., la violazione, con riferimento al PIR 2020, dell’obbligo disciplinato dall’articolo 14, commi 1 e 5, e dall’Allegato III del d.lgs. 112/2015, e, conseguentemente, di procedere all’irrogazione di 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”*;

CONSIDERATO

altresì, quanto riportato nella relazione dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni in riferimento alla determinazione dell’ammontare della sanzione, in considerazione dell’articolo 14 del Regolamento sanzionatorio e delle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, e in particolare che:

1. ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 689/1981, la sanzione da irrogare alla Società per la violazione accertata deve essere commisurata, all'interno dei limiti edittali individuati dal legislatore, *“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”*;
3. per quanto attiene alla gravità della violazione, rileva la limitata estensione territoriale degli effetti della condotta;
4. con riferimento all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, rileva la circostanza che FG, nelle more del procedimento sanzionatorio, ha pubblicato sul proprio sito un documento che, per quanto ancora incompleto, può essere considerato una prima bozza parziale di PIR 2020. Nel corso del procedimento sanzionatorio la Società ha, inoltre, attivato la procedura per la definizione e la pubblicazione del PIR 2021;
4. con riguardo alla personalità dell'agente, non risultano precedenti provvedimenti sanzionatori per violazioni della medesima indole;
5. in relazione alle condizioni economiche della Società, dalle visure camerali risulta che la stessa ha realizzato un valore totale dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, per l'esercizio 2019, pari a euro 59.354.119, con un utile di euro 2.267.926;
7. ai fini della quantificazione della sanzione è necessario considerare il fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'anno 2019, atteso che, in base alla disposizione normativa per cui si procede, l'importo della sanzione deve essere commisurato fino al massimo dell'1% del fatturato relativo all'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione e, comunque, in misura non superiore ad 1 milione di euro. Nel contesto della Società nei cui confronti si procede, appare opportuno far riferimento ai ricavi da corrispettivo, quali risultanti dalle visure camerali, riferiti all'anno 2019, relativamente al contratto di servizio per la gestione della linea ferroviaria San Severo -Peschici pari a euro 8.985.635, e al contratto di servizio per la gestione della linea Foggia- Lucera pari a euro 2.982.123, per un totale di euro 11.967.758;
8. per le considerazioni su esposte e sulla base linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, risulta congruo: i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 4.000,00 (quattromila/00); ii) applicare sul predetto importo una diminuzione nella misura di euro 1.000,00 (mille/00); (iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 3.000,00 (tremila/00);

RITENUTO pertanto, di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 3.000,00 (tremila/00);

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 Ferrovie del Gargano S.r.l., con riferimento al PIR 2020, dell'obbligo disciplinato dall'articolo 14, commi 1 e 5, e dall'Allegato III, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
2. è irrogata, nei confronti di Ferrovie del Gargano S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del menzionato decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 3.000,00 (tremila/00);
3. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, tramite versamento da effettuarsi unicamente tramite bonifico bancario su conto corrente intestato all'Autorità di regolazione dei trasporti presso Banca Nazionale del Lavoro, Agenzia n. 4, Piazza Carducci 161/A, 10126, Torino, codice IBAN: IT03Y0100501004000000218000, indicando nella causale del versamento: "sanzione amministrativa delibera n. 199/2020";
4. decorso il termine di cui al punto 3, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale; in caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge 24 novembre 1981, n. 689, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo;
5. il presente provvedimento è notificato a Ferrovie del Gargano S.r.l. 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, 3 dicembre 2020

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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