

Delibera n. 203/2020

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 127/2019, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Modifica della qualificazione dei fatti contestati a Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. e Grandi Stazioni Rail S.p.A. – Archiviazione del procedimento nei confronti di Trenitalia S.p.A.

L'Autorità, nella sua riunione del 3 dicembre 2020

- VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II;
- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" oppure "ART");
- 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 13, comma 2 ai sensi del quale: "*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 alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*";
 - l'articolo 14 che prevede, tra l'altro, che: "*Il gestore dell'infrastruttura (...) 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 (...)*" (comma 1); "*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); "*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, lettere a) e d), secondo il quale: "[*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; (...) d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a) (...),*

ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione”;

VISTO il regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;

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 8.6.1, con la quale l’Autorità ha prescritto al gestore della rete ferroviaria nazionale, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche: “RFI”) di: “*pubblicare nel Prospetto informativo della rete, con aggiornamento annuale, un unico documento che contenga, in forma analitica, le informazioni circa l’attuale offerta di tutti gli impianti e relativi servizi collegati all’uso dell’infrastruttura ferroviaria (...)*”;
- la misura 10.6.1, secondo la quale: “*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*”;

VISTE le delibere dell’Autorità: n. 76/2014, del 27 novembre 2014; n. 104/2015, del 4 dicembre 2015; n. 140/2016, del 30 novembre 2016, recanti indicazioni e prescrizioni relative ai Prospetti informativi della rete nazionale (PIR) e all’applicazione informatica PIR-web, presentati da RFI, per gli anni 2015, 2016, 2017 e 2018, nonché relative alla predisposizione del PIR 2019;

VISTA la delibera ART n. 66/2015, 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*”;

VISTA la delibera ART n. 140/2017, del 30 novembre 2017 e, in particolare, il paragrafo 3.3.1, lett. a) e c) il quale prescrive al Gestore dell’infrastruttura: “*di procedere, a partire dal 1° gennaio 2018, al sistematico aggiornamento di PIR-web attraverso il tempestivo caricamento di ogni variazione relativa ai dati contenuti nell’applicazione (...)*” (lett. a) e “*di provvedere, (...), affinché PIR-web, in quanto parte integrante del PIR, sia sottoposto agli stessi requisiti di accesso di quest’ultimo*” (lett. c);

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 le summenzionate misure di regolazione 8.6.1. e 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e, dall’altro, stabilito che: “*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);

- VISTO** il Prospetto informativo della rete nazionale anno 2019 e, in particolare, il Capitolo 1, “Informazioni generali”; il Capitolo 2, “Accesso all’infrastruttura”, il Capitolo 3 “Caratteristiche dell’infrastruttura” e il Capitolo 5, “Servizi”, nonché la relativa piattaforma PIR-web;
- 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: “Regolamento sanzionatorio”);
- VISTA** la delibera ART n. 127/2019, del 26 settembre 2019 - notificata in pari data ai destinatari Grandi Stazioni Rail S.p.A. (di seguito: “GS Rail” e, unitamente a RFI, i “Gestori”), Trenitalia S.p.A. (di seguito: “Trenitalia”), RFI e comunicata a Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito: “Italo”), rispettivamente con note prot. ART nn. 11368/2019, 11369/2019, 11371/2019 e 11370/2019 - di avvio di un procedimento per l’eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi del sopracitato articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, *“per la violazione:*
- a) da parte di RFI, dell’articolo 14, commi 1 e 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento al quale sono contenute specifiche misure nelle delibere dell’Autorità nn. 70/2014 e 140/2017, le cui prescrizioni sono state recepite in parte qua nel PIR 2019. E ciò, per aver RFI omesso di pubblicare nel PIR-web lo spazio che GS Rail aveva segnalato come disponibile, a seguito di espressa richiesta di Trenitalia, e per il quale aveva formulato apposita istanza con nota prot. 4036 del 29 maggio 2019;*
- b) da parte di GS Rail - in concorso con Trenitalia e RFI (la prima per aver determinato e la seconda per aver, quantomeno, confermato GS Rail nel proposito di consumare la violazione) - dei principi di accesso equo, non discriminatorio e trasparente agli impianti di servizio previsti dall’articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come precisati nella delibera ART n. 70/2014. E ciò, per aver concesso, in via esclusiva, a Trenitalia uno spazio per l’installazione di un’isola Customer care all’interno della stazione di Napoli centrale, in assenza di preventiva, adeguata informazione alle altre imprese ferroviarie; informazione che, come peraltro richiesto dalla stessa GS Rail a RFI con nota prot. n. 4036 del 29 maggio 2019, avrebbe dovuto essere veicolata tramite il PIR-web”;*
- VISTA** la proposta d’impegni rassegnata, ai sensi dell’articolo 8, comma 2, del Regolamento sanzionatorio, dai Gestori, in data 24 ottobre 2019 (nota prot. ART n. 13341/2019, di pari data), al fine di ottenere la chiusura del procedimento avviato con delibera n. 127/2019 senza l’accertamento dell’infrazione (di seguito: “Proposta d’impegni”);

- VISTA** la memoria difensiva trasmessa da Italo in data 25 ottobre 2019 (prot. ART n. 13407/2019, di pari data) con la quale la predetta Società ha ribadito gli argomenti a sostegno della lamentata condotta escludente dei Gestori e di Trenitalia;
- VISTA** la memoria difensiva trasmessa da Trenitalia in data 13 novembre 2019 (prot. ART n. 14711/2019, di pari data) con la quale la predetta Società, premesse brevi considerazioni sul ruolo avuto nella procedura di assegnazione dello spazio in questione, ha argomentato in merito all'insussistenza degli addebiti contestati;
- VISTA** la delibera ART n. 149/2019, del 20 novembre 2019 (notificata ai destinatari RFI, GS Rail rispettivamente con note prot. ART nn. 15164/2019, 15166/2019, del 21 novembre 2019 e comunicata a Italo e Trenitalia con note prot. 15168/2019 e 15169/2019, di pari data) con la quale l'Autorità -- rilevata, tra l'altro "*la gravità delle violazioni prospettate con la delibera ART n. 127/2019, violazioni che rimanda[vano] ad una condotta che, per la sua natura (discriminatoria) e le sue modalità (in concorso tra soggetti parte di un'impresa verticale), risulta[vano] essere tra le più gravi, se non la più grave, tra quelle sanzionabili a carico dei soggetti sottoposti all'esercizio delle funzioni di quest'Autorità*" - ha rigettato la Proposta d'impegni;
- VISTA** la memoria, con contestuale richiesta di audizione, presentata da Italo in data 12 dicembre 2019 (prot. ART n. 16170/2019, di pari data), nella quale la predetta Società, riportandosi integralmente alle note prott. ART nn. 7062/2019, del 27 giugno 2019 e 7452/2019, del 5 luglio 2019, agli atti del procedimento, ha ulteriormente argomentato in merito alle ipotesi di illecito avanzate nei confronti dei Gestori e di Trenitalia;
- VISTO** il verbale dell'audizione di GS Rail del 23 gennaio 2020 - convocata, in riscontro alla richiesta prot. ART n. 16306/2019, del 16 dicembre 2020, con nota prot. ART n. 16495/2019, del 19 dicembre 2019 - nel corso della quale la predetta Società ha:
i) rappresentato, tra l'altro, di aver garantito "*in più di un caso, la soddisfazione delle istanze presentate dalle IF richiedenti (...) con l'utilizzo di posizioni non ancora specificamente individuate nelle aree pubblicate nel Pir-web ma (...) rese fruibili dalla Scrivente e recepite in occasione del primo aggiornamento utile del Pir stesso*", precisando, a tal riguardo, che i suddetti "*criteri guida sono stati sempre adottati da GS Rail anche, ad esempio, a favore di Italo-NTV*";
ii) richiamato, a dimostrazione di quanto sopra riportato, le assegnazioni degli spazi destinati a BSS disposte, a favore di Italo, "*in posizioni non previste come disponibili*" nel PIR delle stazioni di Milano C.le e Torino Porta Nuova (cfr. pp. 2 e 3 del verbale di audizione GS Rail);
- VISTA** la documentazione trasmessa da GS Rail a seguito della predetta audizione, con riguardo alle varie fasi in cui si è articolata la procedura per l'assegnazione dello spazio concesso in uso a Trenitalia nella stazione di Napoli C.le (cfr. nota prot. ART n. 1708/2020, del 29 gennaio 2020 e relativi allegati);

VISTA

la delibera n. 95/2020, del 7 maggio 2020, notificata, in data 8 maggio 2020, ai destinatari della delibera n. 127/2019 (prott. ART nn. 6798, 6799, 6801/2020, di pari data) e ad Italo (prot. 6802/2020, di pari data), con la quale l'Autorità ha comunicato la *"Nomina dei responsabili dei procedimenti in corso, di competenza dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni dell'Autorità"*;

VISTE

le note con le quali, in data 3 giugno 2020, è stato comunicato ai destinatari della delibera n. 127/2019 (prott. ART nn. 7957, 7958, 7959/2020, di pari data) e ad Italo (prot. 7960/2020, di pari data) che, a seguito della sua immissione in servizio, il dott. Ernesto Pizzichetta, nella sua qualità di nuovo dirigente responsabile dell'Ufficio VIS dell'Autorità, era subentrato nelle funzioni di responsabile del presente procedimento, secondo quanto disposto al punto 2 della succitata delibera n. 95/2020;

VISTO

il verbale dell'audizione di RFI - originariamente convocata dall'Autorità in data 9 gennaio 2020 (prot. ART n. 227/2020, di pari data, di riscontro alla richiesta acquisita con nota prot. 16275/2019, del 16 dicembre 2019) e successivamente differita (giuste note prott. nn. 2066/2020 e 2097/2020, del 6 febbraio 2020; 2923/2020, del 24 febbraio 2020; 2990/2020, del 25 febbraio 2020 e 7429/2020, del 21 maggio 2020) al 26 giugno 2020 - nel corso della quale la predetta Società ha, tra l'altro:

i) rappresentato di essersi trovata: *"frequentemente a fronteggiare «richieste estemporanee» avanzate dalle IIFF aventi ad oggetto spazi che non sono stati preventivamente destinati alla collocazione di BSS e/o desk informativi mobili attraverso la preventiva pubblicazione in PIR-web (...)"*;

ii) significato, a comprova di quanto sopra richiamato, che: *"la condotta seguita sia da RFI che da GS Rail ha interessato non solo Trenitalia ma anche, sovente, l'impresa ferroviaria segnalante Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori"; "negli anni 2018 e 2019, il 30% delle assegnazioni di spazi BSS/Desk dell'IF Italo-Ntv e il 19% dell'IF Trenitalia non erano presenti nelle planimetrie in PIR-web"*; in tali casi, *"l'inserimento nel PIR è avvenuto solo in fase di aggiornamento del medesimo e non prima del posizionamento dell'oggetto (desk o BSS) operato in spazio diverso o parzialmente diverse rispetto a quelli pubblicati nel PIR-web al momento del posizionamento medesimo"*;

iii) ribadito - a fronte della (lamentata) carenza di una *"specifica regolamentazione"* delle tematiche per cui è procedimento (profilo già oggetto, peraltro, della nota congiunta dei Gestori del 23 settembre 2019; prot. ART n. 11204, di pari data) - la propria *"disponibilità ad illustrare nuovamente il contenuto degli impegni"* oggetto della proposta sopra richiamata;

VISTA

la richiesta d'informazioni formulata, nel corso della suddetta audizione, dall'Autorità a RFI, al fine di acquisire elementi di dettaglio su tutte le procedure di assegnazione che avevano avuto ad oggetto spazi non preventivamente indicati sul PIR-web;

VISTA

la nota di riscontro alla suddetta richiesta d'informazioni, con la quale RFI ha, tra l'altro, illustrato i casi di assegnazione di spazi di stazione, per allocazione di BSS/desk

informativi, effettuata non solo in assenza di preventiva indicazione sul PIR-web, ma anche - e almeno - di preventiva, adeguata informazione alla generalità delle imprese ferroviarie (nota prot. n. 9838/2020, del 7 luglio 2020 e relativi allegati);

- VISTO** il verbale dell'audizione del 28 luglio 2020 di Italo - convocata, in riscontro alla richiesta prot. ART n. 16170/2019, del 12 dicembre 2019, con nota prot. ART n. 10253/2020, del 14 luglio 2020 - nel corso della quale la predetta Società ha, tra l'altro, ribadito le ragioni a supporto della contestata violazione “*sia dei principi di non discriminazione, parità di trattamento e trasparenza (inaccettabile al riguardo è la mancata pubblicità in PIR-web), sia dei principi di pari accessibilità e visibilità (...)*”;
- VISTA** la richiesta d'informazioni formulata, nel corso della suddetta audizione, dall'Autorità a Italo per “*conoscere se istanze analoghe a quelle di Trenitalia, cioè per spazi non preventivamente pubblicati nel PIR, [fossero] stati - nel tempo - richiesti da Italo e ad essa assegnati con procedure analoghe a quelle per cui [era] procedimento*”, nonché, in caso affermativo, di produrre “*il dettaglio delle richieste in parola, unitamente alla relativa documentazione*” (cfr. p. 2 del verbale di audizione di Italo);
- VISTO** il riscontro fornito da Italo - sia nel corso della suddetta audizione che con successive note prott. ART nn. 12857, 12864, 12866, 12867, 12868, 12870 e 12871/2020, dell'11 settembre 2020 - alla suddetta richiesta d'informazioni, con il quale la predetta Società ha:
- i) rappresentato: di aver richiesto “*spazi di stazione esclusivamente per ottenere l'installazione di oggetti regolati (i.e. BSS, biglietterie tradizionali e desk mobili)*”; di aver ottenuto l'assegnazione di “*spazi non precedentemente evidenziati come disponibili in PIR-web solo ed esclusivamente laddove Italo non era presente in stazione o in un'area di stazione oggetto della richiesta*” e, fatta eccezione per la stazione di Udine, nei soli casi in cui ciò “*era necessario al fine di evitare che l'impresa ferroviaria Trenitalia dovesse retrocedere gli spazi ad essa assegnati a fronte degli obblighi dei Gestori di garantire pari e adeguata visibilità a tutte le II.FF*”. In ogni caso, ha aggiunto Italo, le anzidette assegnazioni di spazi regolati “*non hanno mai alterato la visibilità delle II.FF. concorrenti*”;
 - ii) fornito, a supporto delle considerazioni sopra richiamate, documentazione relativa agli spazi di stazione assegnabile per l'installazione di BSS, tra il secondo semestre 2017 e il 2020, in assenza di preventiva pubblicazione nel PIR-web.
- Più specificamente, dall'anzidetta documentazione è emerso, tra l'altro, che i Gestori:
- con riferimento alla stazione di Milano C.le, avevano prestato adesione all'istanza di assegnazione di due BSS presentata di Italo, pur evidenziando ripetutamente come essa non soddisfacesse l'esigenza di “*saturare [tutti gli] spazi ancora disponibili*” e rendesse necessaria la realizzazione di interventi volti ad assicurare omogenei standard di sicurezza e decoro (cfr. verbale di sopralluogo congiunto dei Gestori e di Italo del 17 maggio 2019, all. A.13 della nota prot. 12868/2020, dell'11 settembre 2020);

- con riferimento alla stazione di Torino P.S., hanno accolto integralmente la richiesta di Italo di assegnazione di tre nuove BSS, nonostante l'assenza, per due di esse, di "spazi liberi già pubblicati nel Pir-web". E ciò pur rimarcando come tale decisione comportasse la "dotazione di spazi maggiori rispetto al minimo garantito (...) e maggiori rispetto alla proporzione del proprio traffico nell'impianto" (cfr. verbale di sopralluogo dell'11 settembre 2019, all. A.12 della nota prot. 12868/2020, dell'11 settembre 2020);

VISTA la relazione dell'Ufficio Vigilanza e Sanzioni, in particolare in ordine ai nuovi elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

1. Dalla documentazione in atti emergono nuovi elementi che conducono, da un lato, ad una modifica della qualificazione dei fatti contestati ai Gestori e, dall'altro, ad archiviare, nei confronti di Trenitalia, il procedimento avviato con la summenzionata delibera ART n. 127/2019.
2. In dettaglio, quanto alla supposta violazione dell'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 - nella parte in cui impone agli operatori degli impianti di servizio di fornire "*a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso (...) agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*", obbligo questo precisato nella citata misura 10.6.1 della delibera ART n. 70/2014 (e, da ultimo, ribadito nella misura 11.1 della delibera n. 130/2019) - le risultanze istruttorie non forniscono elementi a sostegno della ipotizzata condotta discriminatoria da parte di GS Rail, in concorso con Trenitalia e RFI.
3. La richiesta di Trenitalia di assegnazione di uno spazio all'interno della stazione di Napoli C.le, infatti, è stata presa in carico e valutata da parte di GS Rail e RFI seguendo la consolidata prassi (rappresentata all'Autorità, sia dai predetti Gestori, che da Italo) di provvedere - qualunque fosse il richiedente - prescindendo da una adeguata, preventiva informazione al mercato, tramite il doveroso strumento del PIR-web (cfr. p. 2 e 3 del verbale di audizione GS Rail; cfr. p. 2 del verbale dell'audizione di RFI e nota prot. n. 9838/2020, del 7 luglio 2020; cfr. p. 2 del verbale dell'audizione di Italo e note prott. ART nn. 12857, 12864, 12866, 12867, 12868, 12870 e 12871/2020, dell'11 settembre 2020).
4. Tale *modus procedendi* rimanda, dunque, ad una condotta generalizzata, che in quanto tale - è risultata priva - anche alla luce degli elementi istruttori come sopra illustrati (cfr., in particolare, verbale di sopralluogo congiunto dei Gestori e di Italo del 17 maggio 2019; verbale di sopralluogo dell'11 settembre 2019: all. A.12 e A.13 della nota prot. 12868/2020, dell'11 settembre 2020) - sia di profili discriminatori, sia della lamentata strategia "*sistematica*" ed "*escludente*" (cfr. nota Italo del 26 giugno 2020, prot. ART 7062/2019, di pari data) da parte di GS Rail, in concorso con Trenitalia e RFI.
5. Se, però, sono venuti meno gli indizi che portavano a qualificare la condotta indagata come discriminatoria, non altrettanto è avvenuto per quelli che lasciano ipotizzare la mancanza di trasparenza della stessa.

Mancanza di trasparenza che ha un suo primo momento nell'omesso tempestivo aggiornamento della piattaforma web del PIR, quindi nella prassi consolidata, comune ad entrambi i Gestori, di assegnare spazi di stazione non preventivamente ed opportunamente pubblicizzati con l'uso di quella modalità telematica.

Con la conseguenza che sembra emergere la violazione:

- da parte di RFI, dell'articolo 14 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 nella parte in cui dispone che il gestore dell'infrastruttura elabora e pubblica un PIR, contenente *inter alia* le "informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete" (comma 2), e "provvede al suo periodico aggiornamento (...) sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione" (comma 1). Aggiornamento che, come precisato dalle delibere dell'Autorità n. 66/2015 e 140/2017, le cui prescrizioni sono state recepite *in parte qua* nel PIR 2019, deve avvenire in modo "*tempestivo*" e in relazione ad "*ogni variazione relativa ai dati contenuti nell'applicazione*".

E ciò per avere, come anticipato, omesso di pubblicare tempestivamente sulla piattaforma web del PIR lo spazio richiesto da Trenitalia, nonostante l'apposita istanza di GS Rail del 29 maggio 2019 (cfr. nota prot. ART 7422/2918, del 5 luglio 2019);

- da parte di GS Rail, dell'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 nella parte in cui impone agli operatori degli impianti di servizio di fornire "*a condizioni eque (...) e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso (...) agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*"; obbligo, questo, precisato nella misura 10.6.1 della delibera ART n. 70/2014 e, da ultimo, ribadito nella misura 11.1 della delibera ART n. 130/2019.

E ciò per aver concesso, a favore di Trenitalia, uno spazio all'interno della stazione di Napoli C.le, pur nella consapevolezza che di esso non fosse stata data preventiva pubblicità sul PIR-web. Il tutto in concorso con RFI che, seppure informata e richiesta di procedere al predetto aggiornamento, non solo non si attivava, ma in alcun modo avversava l'intendimento di GS Rail, con ciò confermandola nel proposito di assegnare lo spazio richiesto;

RITENUTO

quindi, di qualificare diversamente i fatti contestati con delibera n. 127/2019, del 26 settembre 2019 e proseguire, nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il procedimento per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, fatto in ogni caso salvo l'articolo 37, comma 14, lettera d) del medesimo decreto legislativo n. 112/2015;

RITENUTO

altresì di procedere all'archiviazione del procedimento nei confronti di Trenitalia S.p.A., ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lett. a) del Regolamento sanzionatorio;

CONSIDERATO

infine necessario rimettere i destinatari in termini per garantire l'esercizio dei diritti di difesa di cui al Regolamento sanzionatorio, ivi inclusa - in ragione della diversa qualificazione dei fatti da cui scaturiva anche la citata delibera n. 149/2019 - la

possibilità di presentare impegni ai sensi degli articoli 8 e ss. del predetto Regolamento;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. di riqualificare, nei termini descritti in motivazione e da intendersi in tal sede richiamati, i fatti contestati con delibera n. 127/2019, del 26 settembre 2019 e di proseguire il procedimento sanzionatorio nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e di Grandi Stazioni Rail S.p.A. per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a) e d) del d.lgs. n. 112 del 2015, per la violazione:
 - a) da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., dell'articolo 14, commi 1 e 2 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento al quale sono contenute specifiche misure nelle delibere dell'Autorità nn. 66/2015 e 140/2017, le cui prescrizioni sono state recepite *in parte qua* nel PIR 2019;
 - b) da parte di Grandi Stazioni Rail S.p.A - in concorso con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (per aver quest'ultima, quantomeno, confermato GS nel proposito di consumare la violazione) - dei principi di accesso equo e trasparente agli impianti di servizio previsti dall'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come precisati nella delibera ART n. 70/2014 e, da ultimo, ribaditi nella delibera ART n. 130/2019;
2. di archiviare, per quanto in premessa, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera a), del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, il procedimento avviato, nei confronti di Trenitalia S.p.A., con delibera n. 127/2019, del 26 settembre 2019;
3. all'esito del procedimento potrebbero essere irrogate, per le violazioni di cui al punto 1, lettere a) e b), sanzioni amministrative pecuniarie fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dai soggetti autori delle violazioni nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiori a euro 1.000.000,00 ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112 del 2015, fatto in ogni caso salvo l'articolo 37, comma 14, lettera d) del medesimo decreto legislativo n. 112/2015;
4. il Responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011.19212.587;
5. è possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni - Via Nizza 230, 10126 Torino;
6. i destinatari della presente delibera possono presentare al Responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it:
- entro il termine perentorio di trenta giorni dalla notifica della stessa, memorie e documentazione, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

- a pena di decadenza, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della stessa, proposte d'impegni idonei a rimuovere le contestazioni avanzate in motivazione;
- 7. i soggetti che hanno un interesse a partecipare al procedimento possono presentare memorie scritte e documenti entro e non oltre sessanta giorni dalla comunicazione o, in mancanza, dalla pubblicazione della presente delibera, oltre a deduzioni e pareri, anche nel corso delle audizioni svolte davanti all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- 8. il termine per la conclusione del procedimento è prorogato di novanta giorni, decorrenti dalla data di notifica della presente delibera, fatte salve le ipotesi di interruzione e sospensione dei termini previste nel Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità;
- 9. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Grandi Stazioni Rail S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e comunicata, a mezzo PEC, a Trenitalia S.p.A. e Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto, per quanto d'interesse, ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale, entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica, oppure ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica.

Torino, 3 dicembre 2020

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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