

Delibera n. 214/2020

**Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 19/2020 nei confronti di La 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, per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente ai Prospetti Informativi della Rete (PIR) per l'anno 2020 e per l'anno 2021.**

L'Autorità, nella sua riunione del 17 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), 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, prevede: a) in caso di accertate 2 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”;*

*- 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;

**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. 19/2020, del 30 gennaio 2020, notificata in pari data con nota prot. ART n. 1796/2020, con cui l’Autorità avviava nei confronti di La Ferroviaria S.p.A. (di seguito “LFI” o “Società”) un procedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del citato decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 “*per il mancato adempimento:*

*a) con riferimento al PIR 2020, dell’obbligo disciplinato dall’articolo 14, commi 1 e 5, e dall’Allegato III del d.lgs. 112/2015, per non aver pubblicato, a tutt’oggi, 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;*

*b) con riferimento al PIR 2021, degli obblighi disciplinati dall'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per non aver trasmesso all'Autorità, per le valutazioni di competenza previste dalla normativa vigente, propedeutiche alla pubblicazione, la bozza di PIR 2021, elaborata a seguito di adeguata consultazione dei soggetti interessati, e la documentazione relativa all'avvenuta consultazione, e per non aver disposto, a tutt'oggi, la pubblicazione del PIR 2021";*

## **VISTA**

la memoria difensiva del 28 febbraio 2020 e i relativi allegati (acquisiti agli atti, in pari data, con prot. ART n. 3347/2020), con cui la Società rappresentava, tra l'altro, che:

i) nel contratto di servizio con la Regione Toscana, valido sino al 31.12.2020, e nel relativo atto di proroga è prevista la facoltà per l'ente regionale di recedere dal suddetto contratto entro sei mesi dalla sua scadenza e trasferire la gestione dell'infrastruttura a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.; ii) le reti regionali non presentano le stesse caratteristiche della rete nazionale per gli standard di circolazione previsti per garantire la continuità del servizio pubblico da parte delle imprese ferroviarie (di seguito anche: "IF") che su quelle reti operano in base ad un contratto di servizio ex d.lgs. n. 422/1997. L'esercizio è stato subordinato all'obbligatoria osservanza di prescrizioni mitigative dettate da ANSF. In questo contesto di disomogeneità con la rete ferroviaria nazionale, le reti regionali interconnesse non risulterebbero economicamente appetibili a chiunque, ma unicamente alle IF concessionarie regionali tenute a svolgere il servizio universale contrattualizzato. Nel caso della rete di LFI, *"pur essendo costituita da linee che presentano caratteristiche del tutto analoghe se non uguali a quelle delle linee del gestore nazionale"*, non ci sarebbero state ad oggi, tranne TFT S.p.A., richieste da parte di altre IF; iii) la sanzione di cui all'art. 37, comma 14, lettera a), del d.lgs. 112/2015 non è prevista come conseguenza della omessa adozione del PIR, ma ove risultino violate le disposizioni in tema di accesso alla infrastruttura e ai servizi connessi da parte del gestore della stessa. Il PIR avrebbe, dunque, *"come suo presupposto indefettibile l'accessibilità incondizionata della rete da parte di terzi"*. La sua omessa adozione, pertanto, non avrebbe determinato alcun impedimento affinché una impresa terza facesse richiesta di accesso alla rete, vista anche la sua scarsa attrattività dal punto di vista commerciale. L'adozione del PIR risulta di difficile applicazione fintanto che non ci saranno le condizioni per un libero ed incondizionato accesso da parte di imprese terze sulla rete, segnatamente allorché la stessa non sarà provvista dei medesimi standard di sicurezza vigenti sulla rete nazionale, in particolare – per la rete di LFI – fintanto che non sarà terminato l'attrezzaggio con il Sotto Sistema di Sicurezza di Terra (ERTMS); iv) la rete di LFI, al momento, come evidenziato dal DM 16.4.2018, non *"assume rilevanza per la rete ferroviaria nazionale"*; v) *"pur in un quadro contrattuale di estrema incertezza e normativo in continua evoluzione"*, il 20 maggio 2019, ottenuta da ANSF l'autorizzazione di sicurezza, LFI ha iniziato ad affrontare le problematiche relative alla pubblicazione del PIR; vi) come già anticipato con nota del 2 maggio 2019, LFI si è assunta l'impegno di *"attivare la procedura per giungere*

*alla pubblicazione del PIR 2021*". In allegato alla memoria difensiva, LFI trasmetteva la bozza del PIR 2021, *"il cui avvio del procedimento è previsto entro aprile 2020"*. Nella suddetta memoria la Società formulava inoltre, in forma irrituale, una proposta di impegni ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento sanzionatorio;

**VISTA** la nota prot. ART n. 4850/2020, del 26 marzo 2020, con cui la citata proposta d'impegni veniva dichiarata irricevibile, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del citato Regolamento sanzionatorio;

**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. 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 dell'8 maggio 2020 (prot. ART n. 6833/2020);

**VISTA** la nota dell'Autorità del 21 maggio 2020 (prot. n. 7402/2020), con la quale si rappresentava a LFI che, entro il 15 giugno 2020, avrebbe potuto inviare memorie difensive e documenti, nonché richiedere, ove permanesse l'interesse, di essere sentita in audizione dinanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

**VISTA** la nota dell'Autorità del 3 giugno 2020 (prot. n. 7986/2020), con la quale 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 in oggetto, secondo quanto disposto al punto 2 della menzionata delibera n. 95/2020;

**CONSIDERATO** che entro il termine del 15 giugno 2020 la Società non trasmetteva memorie difensive, né chiedeva di essere sentita in audizione dinanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

**VISTE** le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto, comunicate alla Società con nota prot. ART n. 15505/2020 del 14 ottobre 2020, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lett. b), del Regolamento sanzionatorio, previa deliberazione del Consiglio di pari data;

**VISTA** la memoria difensiva del 3 novembre 2020 (acquisita agli atti, in pari data, con prot. ART n. 17158/2020), con cui la Società, in esito alla comunicazione delle risultanze istruttorie, nel ribadire sostanzialmente le argomentazioni difensive di cui alla memoria del 28 febbraio 2020, osservava: i) con riguardo alla contestazione riferita al PIR 2020, che *"laddove non sia stato fissato il termine per la presentazione delle*

*richieste di assegnazione della capacità da parte dei terzi - come nel caso di LFI quantomeno in riferimento all'orario di servizio 2019 - 2020 - non sarebbe oggettivamente rinvenibile nemmeno un termine entro il quale doveva essere pubblicato il PIR 2020, atteso che il comma 5 dell'art. 14 correla espressamente tale ultima scadenza a quella prevista per la presentazione delle richieste di tracce"; ii) con riguardo alla contestazione riferita al PIR 2021, che "sul ritardo nell'adempimento previsto per la pubblicazione del documento relativo all'anno 2021 ha inevitabilmente inciso la particolare condizione concessoria in cui opera la scrivente. Infatti, l'originaria scadenza fissata al 31.12.2019 del contratto di concessione della rete esistente tra Regione Toscana e LFI - distinto rispetto a quello che regola il servizio di trasporto - è stata prorogata di un solo anno sino al 31.12.2020, e a tutt'oggi il concedente non ha assunto definitive determinazioni al riguardo. Il ristretto orizzonte temporale della concessione e l'eventualità che la stessa possa caducare a partire dal prossimo 31.12, ha determinato una situazione di incertezza riguardo alla programmazione delle attività proprie del gestore infrastruttura per il 2021, che inevitabilmente si è perpetrata sui tempi di redazione del PIR relativo all'annualità prossima, in attesa delle decisioni del concedente. Atteso che il termine per la presentazione delle richieste di capacità era stato, in questo caso, fissato al 10.4.2020, il PIR 2021 sarebbe dovuto essere pubblicato entro il 10.12.2019; tuttavia l'incertezza riguardo alle sorti dell'affidamento concessorio della rete, ha indotto in buona fede la scrivente ad attendere le decisioni del concedente prima di dar corso ad un adempimento che implica un aggravio operativo ed economico per la Società...Oltretutto la scrivente avrebbe dovuto determinare nel PIR 2021 un canone avente validità da dicembre 2020 teoricamente suscettibile di essere incassato da un soggetto terzo, eventualmente subentrante nella concessione ridetta, svolgendo pertanto una delicata attività economica in potenziale carenza di legittimazione". LFI chiedeva, infine, di essere sentita in audizione finale dinanzi al Consiglio dell'Autorità;*

**VISTA** la nota del 5 novembre 2020 (prot. ART n. 17354/2020) di convocazione di LFI in audizione finale innanzi al Consiglio dell'Autorità;

**SENTITI** i rappresentanti di LFI nell'audizione finale del 2 dicembre 2020, come da verbale redatto in pari data;

**VISTA** la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

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

1. dalla documentazione agli atti risulta, con riguardo al PIR 2020, la violazione da parte della Società dell'obbligo normativo disciplinato dall'articolo 14, commi 1 e 5, e dall'Allegato III del d.lgs. 112/2015, avendo LFI omesso di pubblicare, 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 menzionato 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, in adempimento dell'obbligo disciplinato dall'articolo 14, commi 1 e 5, e dall'Allegato III del decreto legislativo n. 112/2015.

2. Dalla documentazione agli atti risulta, altresì, con riguardo al PIR 2021, la violazione da parte di LFI degli obblighi normativi di cui all'articolo 14, commi 1 e 5, del d.lgs. 112/2015, per non aver pubblicato il menzionato PIR 2021, sulla base di eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità, almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità da parte delle imprese ferroviarie (fissato dalla Società al 10 aprile 2020, cfr. nota prot. ART n. 16281/2019 del 16 dicembre 2019).

3. Il mancato adempimento da parte di LFI dei suddetti obblighi normativi risulta, peraltro, incontestato. In proposito, nella memoria prot. ART n. 3347/2020 la Società, difatti, si è limitata a rappresentare circostanze legate essenzialmente alle caratteristiche della rete dalla stessa gestita e dal relativo grado di accessibilità da parte di terzi, che, a suo dire, escluderebbero la necessità di adottare e pubblicare il PIR.

4. Al riguardo, tuttavia, va osservato 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 o 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. Pertanto, non coglie nel segno la Società quando afferma che l'obbligo di redigere il PIR avrebbe *“come suo presupposto indefettibile l'accessibilità incondizionata della rete da parte di terzi”*; infatti, la soggezione all'obbligo di pubblicazione del PIR discende, in maniera chiara e priva di eccezioni, dall'articolo 14 del succitato d.lgs. 112/2015, a nulla rilevando né la maggiore o minore attrattività di un'infrastruttura ferroviaria nei confronti dei richiedenti capacità attuali/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 di applicazione del citato decreto legislativo, il quale coincide, per i gestori regionali, con l'inclusione nell'elenco recato dal D.M. 5 agosto 2016. Nel caso specifico, la rete ferroviaria gestita da LFI risulta inclusa in tale elenco e, conseguentemente, la Società, quale gestore della rete, è soggetta all'obbligo di redazione del PIR.

5. Né si riscontra, come sostenuto dalla Società nei propri scritti difensivi e in sede di audizione finale, alcuna *“sovrapposizione tra fattispecie distinte”* tra la mancata o tardiva pubblicazione del PIR e l'accertamento di violazioni delle disposizioni in tema di accesso e di utilizzo alla infrastruttura, ipotesi quest'ultima

alla quale sola – secondo LFI – sarebbe ricollegabile il regime sanzionatorio previsto dall’art. 37, comma 14, lettera a), del d.lgs. 112/2015. Come evidenziato, il PIR, in ragione dei suoi contenuti, come indicati nel del d.lgs. 112/2015, all’articolo 3, comma 1, lett. II), contiene tra l’altro i criteri relativi all’accesso e l’utilizzo dell’infrastruttura, aspetti questi richiamati nella norma sanzionatoria applicata. La ratio di tale scelta normativa è rinvenibile nella rilevanza che assume la pubblicazione del PIR, quale adempimento indefettibile cui sono soggetti i gestori delle infrastrutture ferroviarie a livello nazionale e regionale, la cui *ratio* riposa proprio nella necessità di rimuovere qualunque ostacolo, anche di carattere informativo, che impedisca o renda più difficoltoso l’accesso alla rete da parte di potenziali soggetti interessati. Come esplicitato al Considerando n. 34 della Direttiva Recast, difatti, *“le informazioni necessarie per l’uso dei diritti di accesso dovrebbero essere pubblicate integralmente in un prospetto informativo della rete”*, proprio al fine di *“garantire la trasparenza e l’accesso non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria e ai servizi negli impianti di servizio per tutte le imprese”*. La pubblicazione (tempestiva) del PIR rappresenta, dunque, anche nelle intenzioni del legislatore europeo, una *condicio sine qua non* per la liberalizzazione del mercato ferroviario, la cui omissione o il cui tardivo adempimento concretizza inevitabilmente una violazione della disciplina relativa all’accesso e all’utilizzo della infrastruttura.

6. Altrettanto irrilevante è l’affermazione, da parte della Società, che l’obbligo per la cui violazione si procede *“risulta di difficile applicazione fintanto che non ci saranno le condizioni per un libero ed incondizionato accesso da parte di imprese terze sulla rete”*. Difatti, oltre ad essere totalmente generica e priva di riscontri, tale affermazione è chiaramente contraddetta e smentita dalla circostanza che LFI ha nelle more del presente procedimento, per quanto tardivamente, redatto il PIR per l’anno 2021. Né risulta apprezzabile la circostanza che nel contratto di servizio con la Regione Toscana sia prevista la facoltà per il concedente di recedere da tale contratto, trasferendo la gestione dell’infrastruttura a terzi. Infatti, fintantoché tale facoltà non sia esercitata, continuano a gravare su LFI tutti gli obblighi normalmente incombenti sul gestore dell’infrastruttura, tra cui quello di redigere il PIR. Quanto alla circostanza che la rete gestita da LFI non avrebbe rilevanza per la rete nazionale ai sensi del D.M. 16 aprile 2018, la stessa appare del tutto inconferente, poiché la classificazione di cui si tratta assume rilievo esclusivamente con riferimento alle disposizioni di cui al decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96. Parimenti, non assume rilevanza ai fini dell’accertamento dell’infrazione l’asserita limitata offensività della violazione. Tale aspetto, infatti, non vale ad escludere in radice la sussistenza dell’infrazione, poiché – come chiarito - la scelta linguistica operata dal legislatore nel redigere l’articolo 14 del d.lgs. n. 112/2015, che stabilisce l’obbligo di pubblicazione del PIR, è chiara nello stabilire che tale obbligo discende senza eccezioni con riferimento a tutte le reti ferroviarie incluse nell’elenco di cui al D.M. 5 agosto 2016, indipendentemente dall’attrattività della rete.

7. Quanto al PIR 2020, la sua pubblicazione sarebbe dovuta avvenire 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. 112/2015, dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre. In assenza di un termine fissato dal gestore per la presentazione delle richieste di capacità, la pubblicazione del PIR sarebbe dovuta, quindi, avvenire non oltre l'avvio dell'orario di servizio di riferimento, al fine di rendere note alle imprese ferroviarie e ai potenziali richiedenti capacità nel corso dell'orario 2019-2020 le modalità e le regole per l'accesso all'infrastruttura.

8. Quanto alla mancata tempestiva pubblicazione del PIR 2021, l'illiceità della condotta non viene meno per la circostanza che, nelle more del presente procedimento, e dunque successivamente alla scadenza normativamente prevista, la Società abbia ottemperato all'obbligo di cui all'articolo 14, del decreto legislativo n. 112/2015, elaborando e sottoponendo a consultazione la bozza di PIR 2021, che ha formato poi oggetto della delibera n. 118/2020, del 16 luglio 2020. Tale tardivo adempimento, difatti, non vale ad escludere la sussistenza dell'infrazione, che al momento della pubblicazione del PIR in questione era già stata integrata. Né assume rilevanza scriminante, al riguardo, *“la particolare condizione concessoria”* nella quale, secondo quanto rappresentato da LFI nella memoria prot. ART 17158/2020, la Società si sarebbe trovata ad operare a causa della *“incertezza riguardo alle sorti dell'affidamento concessorio della rete”*, la cui originaria scadenza, fissata al 31.12.2019, sarebbe stata prorogata *“solo”* al 31.12.2020, determinando *“una situazione di incertezza riguardo alla programmazione delle attività del gestore infrastruttura per il 2021”*. In qualità di gestore dell'infrastruttura, LFI era infatti per ciò stesso tenuta, in forza del dettato normativo, a procedere alla redazione del PIR con le modalità e la tempistica previste dall'articolo 14 del d.lgs. 112/2015.

9. Parimenti prive di pregio risultano le ulteriori argomentazioni esposte da LFI in sede di audizione finale.

10. Al riguardo, non condivisibile è, in primo luogo, quanto argomentato dalla Società in merito all'ambito di applicazione soggettivo del d.lgs. 112/2015. Secondo LFI, in particolare, l'art. 1, comma 4, dello stesso decreto stabilirebbe per i gestori di infrastruttura regionale un regime normativo diverso da quello previsto per il gestore nazionale e circoscritto al rispetto dei soli principi della Direttiva comunitaria (c.d. direttiva “Recast”) e del d.lgs. 112/2015. Al riguardo si osserva che i gestori delle infrastrutture ferroviarie regionali sono tenuti al rispetto non solo dei “principi” della Direttiva 2012/34/CE, ma anche delle singole prescrizioni del d.lgs. 112/2015 di attuazione della citata Direttiva, tra le quali quella che prevede (art. 14) l'obbligo di redazione e pubblicazione del PIR. Ciò 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.*” E', dunque, lo stesso legislatore nazionale ad aver stabilito, in sede di recepimento della Direttiva 2012/34/UE, 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. La pubblicazione del PIR, tra l'altro, come evidenziato e come esplicitato anche dal richiamato Considerando n. 34 della Direttiva Recast, costituisce un adempimento funzionale ed indefettibile per assicurare l'accesso trasparente, equo e non discriminatorio alla rete, tanto nazionale quanto regionale.

11. Inconferente è poi il richiamo operato dalla Società al c.d. *“divieto di gold plating”* in base al quale, secondo LFI, nel recepire la Direttiva Recast il d.lgs. 112/2015 non avrebbe potuto declinare una sanzione specifica per l'omessa o tardiva pubblicazione del PIR, si rinvia a tal proposito a quanto indicato al punto 5.

## **RITENUTO**

pertanto, di accertare, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A.:

- la violazione dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015, con riferimento alla mancata pubblicazione del PIR relativo all'anno 2020 e, conseguentemente, di procedere all'irrogazione della sanzione amministrativa pecuniaria prevista nell'articolo 37, comma 14, lettera a), di tale decreto legislativo per un importo fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dalla Società nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000 (un milione);

- la violazione dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015, con riferimento alla mancata tempestiva pubblicazione del PIR relativo all'anno 2021 e, conseguentemente, di procedere all'irrogazione della sanzione amministrativa pecuniaria prevista nell'articolo 37, comma 14, lettera a), di tale decreto legislativo per un importo fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dalla Società nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000 (un milione);

## CONSIDERATO

quanto riportato nella relazione istruttoria in relazione 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, 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 da 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”*;
2. per quanto attiene alla gravità delle violazioni, si considera la circoscritta estensione territoriale della condotta;
3. in merito all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, rileva, con riferimento alla mancata pubblicazione del PIR 2021, il - seppur tardivo - adempimento da parte di LFI dell'obbligo di cui all'articolo 14, comma 1, del decreto legislativo 112/2015;
4. riguardo alla personalità dell'agente, non risultano precedenti provvedimenti sanzionatori per le medesime violazioni oggetto del presente procedimento;
5. in relazione alle condizioni economiche, dalle visure camerali risulta, per l'esercizio 2019, che la Società ha realizzato un valore dei ricavi delle vendite e delle prestazioni pari ad euro 6.569.579, ed un utile di euro 772.007;
6. ai fini della quantificazione della sanzione bisogna 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. In proposito, va considerato che dalle visure camerali risulta che, per l'esercizio 2019, LFI ha realizzato corrispettivi da contratto di servizio pari ad euro 5.658.486 e prestazioni di servizio verso la società controllata TFT S.p.A. pari ad euro 98.436;
7. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida adottate con delibera n. 49/2017, risulta congruo:
  - relativamente alla violazione per la mancata pubblicazione del PIR 2020: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 4.000,00 (quattromila/00); ii) non applicare sul predetto importo alcuna diminuzione o aumento; iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria di euro 4.000,00 (quattromila/00);

- relativamente alla violazione per la mancata pubblicazione del PIR 2021: (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); (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria di euro 3.000,00 (tremila/00);

**RITENUTO** pertanto di procedere all'irrogazione delle sanzioni nella misura di euro 4.000,00 (quattromila/00) per la violazione dell'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015 con riferimento alla mancata pubblicazione del PIR relativo all'anno 2020, e di euro 3.000,00 (tremila/00) per la violazione dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015 con riferimento alla mancata tempestiva pubblicazione del PIR relativo all'anno 2021;

tutto ciò premesso e considerato

#### **DELIBERA**

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, da parte di La Ferroviaria Italiana S.p.A., la violazione dell'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 con riferimento alla mancata pubblicazione del PIR relativo all'anno 2020, nonché la violazione del medesimo articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento alla mancata tempestiva pubblicazione del PIR relativo all'anno 2021;
2. sono irrogate, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del menzionato decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 4.000,00 (quattromila/00), per la violazione dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015 relativa alla mancata pubblicazione del PIR 2020, nonché una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 3.000,00 (tremila/00), per la violazione dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015 relativa alla mancata pubblicazione entro i termini previsti del PIR 2021;
3. le sanzioni di cui al punto 2 devono essere pagate 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: "sanzioni amministrative delibera n. 214/2020";
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 La 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, 17 dicembre 2020

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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