

Delibera n. 215/2020

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 23/2020, del 30 gennaio 2020, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto 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 al Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2020

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 (di seguito anche: legge n. 689/1981);

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 o ART) e, 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 (di seguito anche: la Direttiva);

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: decreto legislativo n. 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 (di seguito anche: PIR), 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 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*" (di seguito anche: D.M. 5 agosto 2016), 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 (di seguito anche: linee guida sulla quantificazione delle sanzioni);
- VISTA** la delibera n. 23/2020, del 30 gennaio 2020, notificata in pari data (nota prot. ART n. 1803/2020), con la quale è stato avviato un procedimento, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. (di seguito anche: la Società o TUA),

per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 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, in adempimento dell'obbligo disciplinato dall'articolo 14, commi 1 e 5, e dall'Allegato III del d.lgs. 112/2015”*;

VISTA

la nota della Società del 28 febbraio 2020, assunta agli atti dell'Autorità, in pari data, con prot. ART n. 3399/2020, con la quale la stessa, in relazione alle contestazioni di cui alla delibera n. 23/2020, oltre a presentare una proposta di impegni e a fare talune precisazioni in ordine alla consistenza della rete gestita, si è difesa nel merito, e, in particolare ha osservato che:

- l'Agenda Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (di seguito anche: ANSF), allo stato, non ha ancora rilasciato a TUA l'autorizzazione di sicurezza, avendo *“rilevato non conformità (sic) ostative proprio al rilascio di tale Autorizzazione di Sicurezza”* (enfasi nell'originale);
- *“anche l'attività di attrezzaggio tecnologico della rete [...] ha avuto una battuta d'arresto ciò perché (sic), in presenza del piano di accelerazione dell'attrezzaggio della rete nazionale di RFI con il sistema ERTMS, è stata necessaria una obbligatoria riflessione sulla opportunità di dotare la rete sociale dell'obsoleto (e in via di graduale dismissione) sistema SCMT, atteso anche che esso sistema non aderisce alle STI (Specifiche Tecniche di Interoperabilità) europee, cosa che invece è richiesto (sic) obbligatoriamente dalla natura stessa del finanziamento”*;
- *“[v]a da sé (sic) che da una parte il rallentamento dell'attività di attrezzaggio tecnologico ma anche per il mancato ottenimento dell'Autorizzazione di Sicurezza, l'interlocuzione con la Regione Abruzzo è divenuto (sic), di fatto, inefficace”*;
- *“quanto alla presunta negazione di accesso alla rete [...], si premette che nessuna richiesta di tracce è mai pervenuta a questa ferrovia, in quanto è noto che questa ferrovia medesima è destinataria delle misure mitigatrici” imposte dall'ANSF, ossia “velocità massima di 50 km/h e un'ora (sic) di distanza da un treno ed il successivo per ogni senso di marcia”*;
- le summenzionate misure mitigatrici sono *“talmente limitative della capacità della tratta San Vito – Lanciano che [la Società] non riesce nemmeno a svolgere completamente il programma di esercizio imposto dalla Regione Abruzzo non essendoci la possibilità (in tempi congrui) nemmeno di far rientrare tutto il materiale rotabile utilizzato in deposito, obbligando [la Società] a far stazionare il proprio materiale rotabile (di notte) presso la stazione RFI di San Vito”*;
- *“senza Autorizzazione di Sicurezza ma anche senza attrezzaggio tecnologico e con una ulteriormente ridotta capacità della linea stessa anche a causa del sistema di regolazione del traffico (Dirigenza Unica e giunto telefonico) la*

continuità del servizio pubblico di trasporto ferroviario può solo essere garantita da [TUA] ai sensi dell'art.3 (sic) comma 3 del richiamato D.M. 5 agosto 2006";

- *"[p]er tali ragioni quindi (impossibilità di eseguire compiutamente anche il solo programma di esercizio da parte di [TUA]) risulterebbe praticamente impossibile da parte [della Società] aver negato ad altra impresa ferroviaria il diritto di utilizzare l'infrastruttura ferroviaria";*
- *alla luce del predetto stato di fatto, TUA ha ritenuto "di non procedere alla redazione del Piano Informativo della Rete - nella consapevolezza di non sottrarre diritti a nessuna Impresa Ferroviaria, ed in assoluta buona fede - a meno di voler realizzare un mero esercizio di stile propedeutico al vero PIR che potrà redigersi solo quando saranno rimosse le azioni mitigatrici, si sarà concluso l'iter per l'ottenimento dell'Autorizzazione di Sicurezza e si sarà realizzato l'attrezzaggio tecnologico della linea";*

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-419"*, 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. 77/2020, del 26 marzo 2020, notificata in pari data con prot. ART n. 4858/2020, con cui l'Autorità ha disposto, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del Regolamento sanzionatorio, il rigetto, previa dichiarazione d'inammissibilità, della proposta d'impegni presentata da Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. e, per l'effetto, la prosecuzione del procedimento sanzionatorio avviato nei riguardi della suddetta Società con la sopra citata delibera n. 23/2020;

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, in data 8 maggio 2020, alla Società con nota prot. ART n. 6842/2020;

VISTA la nota prot. ART n. 7403/2020, del 21 maggio 2020, con cui è stato rappresentato a TUA che, tenuto conto di quanto previsto dalle predette delibere n. 69/2020 e n. 83/2020, entro il 15 giugno 2020 la stessa avrebbe potuto inviare memorie difensive e documenti, nonché richiedere, ove permanesse l'interesse, di essere sentita in audizione;

VISTA la nota prot. ART n. 7991/2020, del 3 giugno 2020, con cui è stato comunicato alla Società che, a seguito dell'immissione in servizio, in pari data, del dottor Ernesto Pizzichetta, quale dirigente responsabile dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni

dell’Autorità, lo stesso è subentrato nelle funzioni di responsabile del presente procedimento, secondo quanto disposto al punto 2 della succitata delibera n. 95/2020;

- VISTA** la nota della Società del 10 giugno 2020, assunta agli atti dell’Autorità, in pari data, con prot. ART n. 8296/2020, con cui la Società ha presentato una seconda memoria, nella quale *“ribadisce i fatti e le circostanze già esposte”* nella precedente memoria difensiva, osservando che *“non esistono materialmente corridoi temporali per la eventuale circolazione di imprese ferroviarie terze oltre la scrivente, che ha sottoscritto un contratto di servizio con la Regione Abruzzo, che addirittura non riesce nemmeno a svolgerle (sic) completamente”* e *“[c]iò per le soggezioni a cui la circolazione ferroviaria è obbligata (azioni mitigatrici imposte da ANSF) a causa del mancato attrezzaggio tecnologico della linea stessa”*;
- VISTE** le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto comunicate in data 28 settembre 2020 alla Società, previa deliberazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell’articolo 10, comma 1, lettera b), del Regolamento sanzionatorio, con nota prot. ART n. 13958/2020;
- VISTA** la nota prot. ART n. 17092/2020, del 2 novembre 2020, con cui la Società è stata convocata innanzi al Consiglio per l’audizione finale, ai sensi dell’articolo 11 del Regolamento sanzionatorio;
- SENTITI** in audizione finale, in data 18 novembre 2020, i rappresentanti della Società, come da verbale redatto in pari data (prot. ART n. 18821/2020, del 26 novembre 2020);
- VISTA** la relazione istruttoria del precedente Ufficio;
- CONSIDERATO** quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alla contestata violazione ed in particolare che:
- l’articolo 14 e, in particolare, i commi 1 e 5, del menzionato decreto legislativo prevedono che *“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 (di seguito anche: PIR), 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”*;
 - la corrispondente norma sanzionatoria, contenuta nell’articolo 37, comma 14, lettera a), del menzionato decreto legislativo statuisce che *“[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 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";

- dalla documentazione agli atti risulta, con riguardo al PIR 2020, la violazione da parte della Società degli obblighi normativi di cui all'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015, ed all'Allegato III del menzionato decreto legislativo, avendo TUA omissso 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 predetto decreto legislativo, alla 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;
- al riguardo, giova premettere come il PIR rappresenti un importante elemento informativo che il Gestore dell'infrastruttura appronta 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; conseguentemente, la mancata redazione del PIR costituisce, già di per sé sola, una violazione della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, sanzionata ai sensi del menzionato articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015;
- sicché, non coglie nel segno la Società, quando afferma che la violazione non si sia compiuta, in considerazione della circostanza che la rete risulta satura al punto che TUA non riesce nemmeno a *"svolgere completamente il programma di esercizio imposto dalla Regione Abruzzo"*; 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 TUA, la Società risulta inclusa in tale elenco e, conseguentemente, è soggetta all'obbligo di redazione del PIR;

- parimenti inconferente è l'argomentazione che la Società, essendo vincolata al rispetto del contratto di concessione con la Regione Abruzzo, non potrebbe fissare unilateralmente canoni o pedaggi per l'uso della rete, atteso che tale finalità, ancorché importante, non è la sola che la pubblicazione del PIR persegue;
- inoltre, non assume rilevanza, ai fini dell'accertamento della violazione, la limitata offensività della violazione; tale aspetto, correlato alla ridotta estensione della rete, non può valere 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 nel far ritenere che, come già più volte osservato, tale obbligo è fatto discendere 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;
- infine è irrilevante l'argomentazione la società rappresentata nel corso dell'audizione sull'interpretazione dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015, ossia che *“la mancata pubblicazione del PIR non può, di per sé sola, esser considerata un'accertata violazione della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi”*; invero, il PIR in ragione dei suoi elementi, come indicati all'articolo 3, comma 1, lettera II), del decreto legislativo n. 112/2015, contiene tra l'altro i criteri sull'accesso e per 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, 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;

RITENUTO

pertanto, di accertare, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., la violazione, con riferimento al PIR 2020, dell'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015 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

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 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 della violazione, rilevano la ridotta estensione territoriale della condotta, e quindi la sua limitata offensività;
3. non risulta posta in essere alcuna azione volta all'eliminazione o all'attenuazione delle conseguenze della violazione;
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, risulta che la stessa ha esposto un valore totale dei ricavi delle vendite, delle prestazioni e di altri proventi commerciali, per l'esercizio 2019, pari ad euro 124.234.519 ed un utile di euro 88.690;
6. 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 2.500,00 (duemilacinquecento/00); ii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna riduzione o aumento; (iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 2.500,00 (duemilacinquecento/00);

RITENUTO

pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 2.500,00 (duemilacinquecento/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 Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., dell'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 con riferimento al PIR relativo all'anno 2020;
2. è irrogata, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto 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 2.500,00 (duemilacinquecento/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. 215/2020";
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 Società Unica Abruzzese di Trasporto 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.)