

Delibera n. 2/2021

**Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 22/2020, del 30 gennaio 2020, nei confronti di Sistemi Territoriali 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 14 gennaio 2021

**VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale (di seguito anche: legge n. 689/1981), 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 o ART) 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: 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. 22/2020, del 30 gennaio 2020, notificata in pari data con nota prot. ART n. 1800/2020, con la quale è stato avviato un procedimento, nei confronti di Sistemi Territoriali S.p.A. (di seguito anche: la Società o Sistemi Territoriali), per

l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015, "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 per l'orario 2019-2020, da portare a conoscenza delle imprese ferroviarie e dei richiedenti capacità;
- b) con riferimento al PIR 2021, per il mancato adempimento 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 Prospetto Informativo della Rete 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 nota del 27 febbraio 2020, assunta agli atti dell'Autorità in pari data con prot. ART n. 3194/2020, con cui Sistemi Territoriali ha presentato una proposta di impegni, ai sensi dell'articolo 8 del Regolamento sanzionatorio, contenente una dichiarazione di Infrastrutture Venete S.r.l. (di seguito anche: Infrastrutture Venete) – subentrata *medio tempore* nelle competenze di gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a seguito di scissione di ramo d'azienda – di condividere e di far proprie le obbligazioni proposte da Sistemi Territoriali;

**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. 76/2020, del 26 marzo 2020, notificata, in pari data, a Sistemi Territoriali con nota prot. ART n. 4857/2020 e ad Infrastrutture Venete con nota prot. ART n. 4880/2020, con cui il Consiglio ha disposto il rigetto, previa dichiarazione d'inammissibilità, della proposta d'impegni, presentata da Sistemi Territoriali, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, del Regolamento sanzionatorio e, per l'effetto, la prosecuzione del procedimento sanzionatorio avviato nei riguardi della suddetta Società con la delibera n. 22/2020, del 30 gennaio 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, a Sistemi Territoriali e ad

Infrastrutture Venete, rispettivamente con le note prott. ART n. 6840/2020 e n. 6841/2020;

#### **VISTE**

le note prott. ART n. 7989/2020 e n. 7990/2020, del 3 giugno 2020, con cui è stata comunicata, rispettivamente, a Sistemi Territoriali e ad Infrastrutture Venete l'immissione in servizio del nuovo dirigente responsabile dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni dell'Autorità, con la conseguente assunzione da parte dello stesso, a decorrere dalla medesima data, delle funzioni di responsabile del procedimento, secondo quanto disposto al punto n. 2 della menzionata delibera n. 95/2020;

#### **VISTA**

la nota del 12 giugno 2020, assunta agli atti dell'Autorità, in pari data, con prot. ART n. 8529/2020, con cui Sistemi Territoriali ha presentato una memoria difensiva, in cui, oltre a richiedere di essere audita innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni e a dare conto della corrispondenza intercorsa con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (di seguito anche: ANSF), al fine dell'ottenimento delle *“autorizzazioni e le certificazioni di sicurezza richieste dalla normativa di settore”*, ha osservato quanto in sintesi di seguito riportato:

- *“Sistemi Territoriali si è attivata sin da subito, a seguito della entrata in vigore del DM 5.08.2016, per richiedere il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza”; ciononostante, “[l]a relativa istruttoria è tuttora in corso da parte dell'ANSF che, nelle more della integrazione documentale, ha espressamente sospeso il procedimento di rilascio dell'autorizzazione”;*
- *conseguentemente, “Sistemi Territoriali non avrebbe potuto dar corso alla pubblicazione del Prospetto Informativo della Rete (PIR) della linea Adria Mestre, atteso che, proprio in dipendenza della mancanza di tale titolo, non avrebbe potuto in ogni caso assentire a terzi l'utilizzo della tratta”, alla luce dell'articolo 25, comma 4, del decreto legislativo n. 112/2015;*
- *inoltre, sulla base del tenore letterale dell'articolo 14, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 112/2015, “la ratio dell'obbligo [...] di pubblicare il PIR è quella di “garantire a tutte le IF in modo equo e non discriminatorio l'accesso a “tutte le altre informazioni necessarie per la realizzazione o la gestione del servizio per il quale è stata concessa la capacità” (Tar Torino, 11.03.2019, n. 264)”; pertanto, “detta pubblicazione [...] nelle more del procedimento di rilascio dell'autorizzazione di sicurezza, si sarebbe rivelata un esercizio del tutto inutile in quanto, in assenza di tale autorizzazione, la odierna esponente non avrebbe comunque potuto assentire a operatori terzi la possibilità di usufruire della tratta in questione”;*
- *oltre a ciò, rileva che “[l]a gestione del servizio di TPL lungo la linea Adria Mestre è regolata da un Contratto di servizio perfezionato fra la Regione Veneto e Sistemi Territoriali per il periodo 2016-2019 [...], e fra la medesima Regione e Infrastrutture Venete [...] per il periodo 2020-2022” e che “come emerge con evidenza dall'esame dell'Allegato 1 ai predetti*

- Contratti [...], recante i programmi di servizio richiesti dalla Regione, la linea Adria Mestre già attualmente prevede, con cadenza oraria, il transito di treni sin dal primo mattino fino alla tarda serata”, con la conseguenza che la linea appare, di fatto, satura “senza, quindi, oggettivamente consentire la possibilità di assentire a terzi l’utilizzo della relativa tratta, siccome già totalmente impegnata dal programmato traffico ferroviario regionale”;*
- *per di più, “la linea di che trattasi non è dotata di raccordi ferroviari commerciali, con l’ovvia conseguenza che le imprese ferroviarie merci non hanno interesse ad utilizzarla; peraltro, il numero e la capacità dei binari di stazione consentono il transito di merci con lunghezza massima di 120 m, determinando, quindi, una situazione di totale antieconomicità per una impresa merci, atteso che, come è noto, la lunghezza media dei convogli merci sulle linee di RFI è pari a 500-600m”;*
  - *pertanto, “[i]n un tale contesto - e anche a volersi prescindere dalla assorbenza delle superiori considerazioni per cui, in assenza di autorizzazione di sicurezza Sistemi Territoriali non avrebbe comunque potuto in alcun modo autorizzare operatori terzi a utilizzare la linea -, emerge, con evidenza, che la mancata pubblicazione del PIR non ha cagionato alcun danno, nemmeno potenziale, agli ulteriori operatori ferroviari, che non avrebbero in ogni caso potuto accedere a una linea che risulta pressoché satura”;*

**VISTA** la nota prot. ART n. 9064/2020, del 23 giugno 2020, con cui Sistemi Territoriali è stata convocata in audizione;

**VISTO** il verbale dell’audizione, tenutasi, in modalità videoconferenza, il giorno 8 luglio 2020, nel corso della quale Sistemi Territoriali ha richiamato le argomentazioni svolte nella predetta memoria e si è ulteriormente difesa nel merito:

- *specificando che, con riferimento alla rigettata proposta di impegni, “allorquando Sistemi Territoriali ha proposto le misure, da questa ritenute idonee a superare le criticità rilevate, era già stata adottata la L.R. 40/2018 per effetto della quale la stessa Sistemi Territoriali sarebbe stata oggetto di operazioni societarie comunque finalizzate a separare il servizio di trasporto da quello di gestione dell’infrastruttura” e che, perciò, “il periodo temporale di applicazione delle misure proposte è stato parametrato a quello in cui era possibile prevedere il perdurare, in capo a Sistemi Territoriali, le attività afferenti al servizio di gestione dell’infrastruttura”, anche alla luce del fatto che la Regione Veneto “ha dato impulso alle programmate operazioni societarie con immediatezza, tant’è che dal 1° gennaio 2020 Infrastrutture Venete srl, costituita mediante conferimento, a seguito di una scissione, di una parte del compendio aziendale di Sistemi Territoriali svolge, tra l’altro, il servizio di gestione dell’infrastruttura”;*

- osservando che *“Infrastrutture Venete srl [...] ha pubblicato il PIR 2020, il PIR 2021 e il PIR 2022; ciò sebbene anche detta società non è, allo stato, autorizzata dalla ANSF, per quanto attiene ai livelli di sicurezza della linea. Ciò con l’evidente corollario che, comunque, imprese ferroviarie terze non avrebbero potuto, né potranno utilizzare l’infrastruttura sino a quando l’attuale gestore non otterrà la necessaria autorizzazione”* e che *“ad oggi nessuna impresa ferroviaria ha manifestato interesse all’utilizzo della linea”*;
- aggiungendo che *“il tratto Mestre – Pontelongo, ricompreso nella linea Adria – Mestre di cui si discute, è comunque interdetto al traffico merci notturno per effetto di specifico provvedimento giudiziale, che in tal senso dispone, adottato dal Tribunale di Dolo”*;

## **VISTA**

la nota del 10 luglio 2020, assunta agli atti con prot. ART n. 10135/2020, con cui Infrastrutture Venete ha trasmesso la propria memoria difensiva, in cui oltre ad *“associa[rsi] in toto alle difese svolte da Sistemi Territoriali con memoria procedimentale in data 12.06.2020”* e a chiedere di essere audita innanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni, ha osservato che:

- *Infrastrutture Venete “è stata costituita alla fine dell’anno 2019, con il precipuo scopo di subentrare a Sistemi Territoriali Spa nell’attività di gestione dell’infrastruttura ferroviaria, a suo tempo a quest’ultima concessa dalla Regione Veneto”* e che *“non appena operativa Infrastrutture Venete ha provveduto a pubblicare il PIR per gli anni 2020, 2021 e (in bozza) 2022 [...]”*;
- *conseguentemente, “[e]merge con evidenza, dunque, la radicale insussistenza di qualsivoglia violazione, da parte della odierna esponente, del relativo obbligo di pubblicazione, disciplinato dall’articolo 14, commi 1 e 5, e dall’allegato III del d. lgs. 112/2015”*;
- *“[d]el resto, con la Delibera n. 22/2020 codesta Ecc.ma Autorità ha avviato esclusivamente “nei confronti di Sistemi Territoriali spa” il procedimento sanzionatorio, trasmettendo, poi, anche alla odierna esponente la nota cui si fornisce riscontro con la presente memoria unicamente in ragione del fatto che anche Infrastrutture Venete, quale soggetto medio tempore subentrato nelle competenze di gestore dell’infrastruttura a Sistemi Territoriali Spa, aveva sottoscritto l’atto di assunzione di impegni alternativi all’applicazione della sanzione, che ART ha rigettato con la successiva Delibera n. 76/2020”*;
- *sicché, Infrastrutture Venete “risulta, dunque, del tutto estranea alla vicenda, atteso da un lato che le contestazioni riguardano il periodo precedente alla sua istituzione, dall’altro lato che, in ogni caso, l’odierna esponente non appena operativa, ha dato immediato impulso alla pubblicazione del PIR 2020”*;

- VISTA** la nota prot. ART n. 10180/2020, del 13 luglio 2020, con cui Infrastrutture Venete è stata convocata in audizione;
- VISTO** il verbale dell'audizione, tenutasi, in modalità videoconferenza, il giorno 20 luglio 2020, nel corso della quale Infrastrutture Venete ha richiamato la propria memoria difensiva, *“formalizzando nuovamente la richiesta di archiviazione o di estromissione della Società dal procedimento sanzionatorio in corso”*;
- VISTE** le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto comunicate in data 14 ottobre 2020 a Sistemi Territoriali, previa deliberazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera b), del Regolamento sanzionatorio, con nota prot. ART n. 15507/2020;
- VISTA** la memoria della Società, assunta agli atti dell'Autorità con prot. ART n. 17144/2020, del 3 novembre 2020, con cui Sistemi Territoriali, oltre a richiedere di essere audita innanzi al Consiglio dell'Autorità, ha richiamato, precisandole, le proprie precedenti argomentazioni;
- VISTA** la nota prot. ART n. 17355/2020, del 5 novembre 2020, con cui Sistemi Territoriali è stata convocata innanzi al Consiglio per l'audizione finale, ai sensi dell'articolo 11 del Regolamento sanzionatorio;
- SENTITI** in audizione finale, in data 2 dicembre 2020, i rappresentanti della Società, come da verbale redatto in pari data;
- VISTA** la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- CONSIDERATO** quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alle contestate violazioni 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, 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, 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'';*

- dalla documentazione agli atti risulta, con riguardo al PIR 2020, la violazione da parte di Sistemi Territoriali degli obblighi normativi di cui all'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015, e dall'Allegato III del menzionato decreto legislativo n. 112/2015, avendo Sistemi Territoriali 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 prefato decreto legislativo 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;
- dalla documentazione agli atti risulta, altresì, con riguardo al PIR 2021, la violazione da parte di Sistemi Territoriali degli obblighi normativi di cui all'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015, per non aver pubblicato, almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità da parte delle imprese ferroviarie (fissato da Sistemi Territoriali all'8 aprile 2020, cfr. prot. ART n. 16329/2019, del 17 dicembre 2019), sulla base di eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Autorità, il menzionato PIR 2021, secondo le modalità e la tempistica previste dalle disposizioni sopra richiamate;
- 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;
- 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 relativi all'accesso e all'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;
  - non coglie nel segno Sistemi Territoriali, quando afferma che la violazione non si sia perfezionata, in considerazione del mancato rilascio dell'autorizzazione di sicurezza da parte dell'ANSF, da cui sarebbe asseritamente discesa la conseguenza che Sistemi Territoriali *“non avrebbe potuto in ogni caso assentire a terzi l'utilizzo della tratta”*. 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, indipendentemente dalle concrete limitazioni di accesso alla singola infrastruttura e dalle modalità di svolgimento del servizio. Al riguardo, 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 menzionato D.M. 5 agosto 2016. Nel caso di Sistemi Territoriali, è incontrovertibile che, al momento in cui si è perfezionata la violazione, la Società gestiva una rete che risultava – e che, peraltro, tuttora risulta – inclusa nel menzionato elenco di cui al D.M. 5 agosto 2016. Conseguentemente, Sistemi Territoriali era soggetta all'obbligo di redazione del PIR e non si ritiene possibile aderire all'interpretazione della Società da ultimo ribadita in sede di audizione innanzi al Consiglio che, *“se la finalità [del PIR] è quella di permettere alle imprese ferroviarie di accedere all'infrastruttura, ma questa finalità è condizionata*

*dall'autorizzazione all'esercizio, allora la pubblicazione del PIR non costituisce un incumbente astratto, bensì è un obbligo da valutare in concreto, vale a dire che il gestore dell'infrastruttura è tenuto a pubblicare il PIR solo nel momento in cui è possibile consentire ad imprese terze l'accesso all'infrastruttura di cui si tratta" (v. verbale della relativa audizione);*

- parimenti, per le medesime considerazioni, nemmeno rileva l'asserita saturazione della rete; infatti, come già affermato, l'obbligo di emanazione del PIR discende dall'articolo 14 del già menzionato 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 eventuali limitazioni di accesso alla stessa, né, infine, le modalità di svolgimento del servizio;
- inconferenti risultano, poi, le precisazioni relative alla proposta di impegni; sulla stessa, infatti, l'Autorità già si è espressa per effetto della delibera n. 76/2020, del 26 marzo 2020;
- inoltre, nemmeno assume rilevanza, ai fini dell'accertamento della violazione, la limitata offensività della violazione, poiché tale aspetto non può valere ad escludere in radice la sussistenza dell'infrazione; infatti, 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, non rilevanti sono le argomentazioni ribadite nel corso dell'audizione innanzi al Consiglio relative alla punibilità della condotta e all'appetibilità dell'infrastruttura; siffatte argomentazioni, infatti, che, in ultima analisi, rimandano alla supposta inoffensività della condotta al fine di escludere che la violazione contestata sia stata correttamente integrata, non possono essere condivise in tali termini, potendo tali aspetti rilevare esclusivamente nella fase della quantificazione della sanzione, in considerazione del tenore letterale dell'impianto normativo recato dal decreto legislativo n. 112/2015;

**RITENUTO**

pertanto, di accertare, nei confronti di Sistemi Territoriali 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 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

altresì, quanto riportato nella relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni in riferimento alla determinazione dell'ammontare delle sanzioni riferite alle sopra dette violazioni, 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, le sanzioni da irrogare alla Società per le violazioni accertate devono essere commisurate, 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, rilevano la limitata offensività della condotta in relazione all'estensione territoriale della rete correlata esclusivamente alla gestione di una breve tratta;
3. con riferimento all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze delle violazioni rileva la circostanza che, come esposto dalla Società nei suoi scritti difensivi, la stessa abbia *"costantemente mantenuto una condotta diligente, preordinata all'ottenimento del titolo assentivo della possibilità di concedere la gestione della tratta a soggetti terzi, adempimento prodromico alla pubblicazione del PIR"* (prot. ART n. 17144/2020);
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 35.528.466 ed un utile di euro 1.426.349;
6. ai fini della quantificazione delle sanzioni 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, riferiti all'anno 2019, del Contratto di servizi, riconosciuti dalla Regione Veneto, per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, *"risultati pari a circa 2 milioni, di cui per l'uso delle tratte € 960.000,00"*, come indicato dalla Società stessa nel corso dell'audizione dell'8 luglio 2020 (cfr. il relativo verbale);

7. per le considerazioni su esposte e sulla base linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, risulta congruo, con riferimento alla violazione relativa alla mancata pubblicazione del PIR 2020: i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 3.000,00 (tremila/00); ii) applicare sul predetto importo una diminuzione nella misura di euro 200,00 (duecento/00); (iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 2.800,00 (duemilaottocento/00);
8. per le considerazioni su esposte e sulla base linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, risulta congruo, con riferimento alla violazione relativa alla mancata pubblicazione del PIR 2021: i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 3.000,00 (tremila/00); ii) applicare sul predetto importo una diminuzione nella misura di euro 200,00 (duecento/00); (iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 2.800,00 (duemilaottocento/00);

#### **RITENUTO**

pertanto, di procedere, con riferimento alla violazione dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015 relativa alla mancata pubblicazione del PIR 2020, all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 2.800,00 (duemilaottocento/00) e, con riferimento alla violazione dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015 relativa alla mancata pubblicazione del PIR 2021, all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 2.800,00 (duemilaottocento/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 Sistemi Territoriali S.p.A., 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 pubblicazione del PIR relativo all'anno 2021;
2. sono irrogate, nei confronti di Sistemi Territoriali 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 2.800,00 (duemilaottocento/00), per la violazione dell'articolo 14, comma 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015, relativa alla mancata

pubblicazione del PIR 2020, e una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 2.800,00 (duemilaottocento/00), per la violazione dell'articolo 14, comma 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015, relativa alla mancata pubblicazione 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: "sanzione amministrativa delibera n. 2/2021";
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 Sistemi Territoriali S.p.A., comunicato a Infrastrutture Venete S.r.l., in qualità di partecipante al procedimento, 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, 14 gennaio 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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