Autorità di Regolazione dei Trasporti

Delibera n. 35/2021

Stazioni ferroviarie di Roma Termini e Firenze S.M. Novella – Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 142/2020, punto 3, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

L'Autorità, nella sua riunione dell'11marzo 2021

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 dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" o "ART");

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);

VISTO il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, e in particolare gli articoli da 9 a 14 (di seguito: "Regolamento di esecuzione");

VISTO il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "*Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)*", e, in particolare:

- l'articolo 13, commi 2 e 6, ai sensi dei quali: "*gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: a) stazioni passeggeri, relativamente (…) agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*" (comma 2); "*Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. (…) La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto"* (comma 6);

- l'articolo 37 e, in particolare, i commi 2, 9 e 10 i quali dispongono che: "*ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, più precisamente avverso decisioni prese (…) dall'operatore di un impianto di servizio*" (comma 2); l'Autorità "*esamina tutti i reclami e (…) adotta le misure necessarie per rimediare alle situazioni e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. (…) decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater)*" (comma

9); "*La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo. L'organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni*" (comma 10);

VISTA la delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante "*Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie*" e, in particolare, la misura 10.6.1 secondo cui: "*Ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e dei servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori*";

VISTA la delibera dell'Autorità n. 66/2015, del 6 agosto 2015, e relativi allegati, recante: "*Approvazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarato ammissibile con Delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 8.6.1, 10.6.1 e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014*". In virtù della suddetta proposta, RFI:

- ha realizzato "*una rielaborazione complessiva delle procedure di assegnazione degli spazi in stazione*", distinguendo le procedure relative agli "*spazi per biglietterie non automatiche e per servizi di accoglienza e assistenza*" (cfr. delibera n. 66/2015, allegato 3 e relativa appendice n. 1), da quelle inerenti all'assegnazione di "*spazi in stazione per la collocazione di biglietterie self-service e desk informativi mobili*" (cfr. delibera n. 66/2015, allegato 3 e relativa appendice n. 2);
- con "*esclusivo riferimento*" a quest'ultima tipologia di spazi, [RFI] ha previsto che la relativa assegnazione avvenisse: «*declina*[ndo] *il principio di "pari visibilità", attraverso la predeterminazione - all'interno di ogni stazione - di apposite aree da dedicare ai servizi in questione* [i.e. BSS/desk informativi]" e garantendo, in ciascuna area individuata, "*la presenza di tutte le IF con un rispettivo numero di spazi (i.e. postazioni, ognuna corrispondente ad una BSS/desk) attribuito in considerazione dei seguenti fattori*: *i) numero dei treni effettuati dalla specifica IF richiedente; ii) numero dei treni totali effettuati in quella stazione; iii) numero di spazi totali contenuti nell'area pertinente*", fatto comunque salvo – "*al fine di mitigare una rigorosa applicazione dei fattori sopra indicati"* – il *"principio di un minimo garantito a favore di ogni IF richiedente, che (…) si tradurrà nel beneficiare di un numero minimo di spazi (2) in ogni area individuata*" (cfr. delibera n. 66/2015, allegato n. 3 e relativa appendice n. 2);

VISTI i prospetti informativi della rete nazionale validati dall'Autorità (di seguito: "PIR") e, in particolare, il capitolo 5, paragrafo 5.3.1.1 del PIR 2019 il quale - riproducendo, nella sostanza, le prescrizioni di cui alla summenzionata delibera n. 66/2015 - dispone che:

i) gli spazi di stazione sono "*relativi a biglietterie self-service, desk informativi mobili (..)*" oppure "*destinati a spazi per biglietterie non automatiche e per servizi di accoglienza e assistenza*";
ii) il "*gestore commerciale della stazione (…) individua nelle stazioni interessata ciascuna impresa ferroviaria richiedente apposite aree da destinare*":
- *"alla collocazione delle BSS/desk informativi*", all'interno delle quali garantire un "*numero minimo di due (2) spazi per la collocazione di un numero corrispondente di proprie BSS qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità (…), una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a due (2) spazi (..)*";
- "*a servizi di biglietteria non automatica, di accoglienza e assistenza"*;

iii) gli spazi destinati a BSS e biglietteria tradizionale sono assegnati seguendo due (distinte) procedure, previa pubblicazione dei suddetti spazi sulla piattaforma informatica PIR-web (ove, peraltro, al fine di assicurare immediata conoscibilità a tutte le imprese interessate alla relativa assegnazione, le diverse aree di stazione destinate ai servizi in questione, nonché i rispettivi impianti, sono rappresentate, distintamente, anche dal punto di vista grafico);

VISTA la delibera n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante "*Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*", la quale ha, da un lato, abrogato la summenzionata misura di regolazione 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e, dall'altro, stabilito *inter alia* che "*Ad ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili, sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori*" (cfr. misura 11.1);

VISTO il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito: "Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità"), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l'articolo 6, comma 1;

VISTO il reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (nel seguito: "Italo") del 14 ottobre 2019 (prot. ART n. 12465/2019, di pari data), successivamente integrato in data 22 aprile 2020 (prot. ART n. 5770/2020, di pari data), presentato ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015;

VISTO il verbale dell'audizione del 21 aprile 2020 di Italo - convocata con nota prot. 4211/2020, del 12 marzo 2020 e successivamente differita, in accoglimento dell'istanza presentata da Italo, con note prott. nn. 4980/2020, del 31 marzo 2020 e 5156/2020, del 6 aprile 2020 - nel corso della quale la predetta Società ha rappresentato, tra l'altro, che Trenitalia S.p.A. (nel seguito: "Trenitalia" o "Società"):
- nella stazione di Roma Termini, avrebbe avuto la disponibilità di "*uno spazio, peraltro autonomo (rispetto alla biglietteria tradizionale), in cui (…) ha ubicato 10*

BSS" di suo esclusivo utilizzo (cfr. estratto di planimetria, sub allegato n. 1 alla relazione istruttoria);
- nella stazione di Firenze S.M. Novella, avrebbe destinato lo spazio situato in galleria "*accanto alla lounge di Trenitalia, (…) con affaccio diretto nell'Area 1 PIRWEB*" ad area interamente dedicata a BSS di suo esclusivo utilizzo (cfr. estratto di planimetria, sub allegato n. 2 alla relazione istruttoria);

VISTE le richieste d'informazioni formulate dall'Autorità a G.S. Rail S.p.A. (nel seguito: "GS Rail") e Trenitalia, al fine di acquisire osservazioni su quanto evidenziato da Italo nel corso della succitata audizione del 21 aprile 2020, in relazione alle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella (cfr. nota prot. n. 8682/2019, del 16 giugno 2020);

VISTE le note di riscontro alle suddette richieste d'informazioni, con le quali:
- GS Rail, si è limitata a rappresentare, sostanzialmente, che nelle suddette stazioni la "*conformazione delle biglietterie*" non risulta essere stata modificata nel tempo (cfr. nota prot. 9178/2020, del 25 giugno 2020);
- Trenitalia, ha, in sintesi, sostenuto: di aver operato una "*mera rimodulazione degli spazi dedicati alla biglietteria tradizionale (…) anche in considerazione della crescente preferenza espressa dalla clientela verso* [le BSS]"; di ritenere la predetta "rimodulazione" conforme al criterio di proporzionalità; che questa sua scelta non ha comportato alcun ampliamento degli spazi ad essa assegnati (cfr. nota TRNITDPLH\P\2020\0022722 del 01/07/2020, acquisita agli atti con note prott. nn. 9579/2020 e 9580/2020, del 2 luglio 2020);

VISTA la delibera n. 142/2020, del 30 luglio 2020 - notificata a Trenitalia, nonché a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito: "RFI"), GS Rail e Italo, rispettivamente con note prott. ART nn. 11241/2020, 11240/2020, 11242/2020 e 11243/2020, del 31 luglio 2020 - con la quale l'Autorità ha, tra l'altro, avviato (al punto 3 della delibera), ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112 del 2015, nonché dell'articolo 6, comma 1 del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, un procedimento per l'eventuale adozione di provvedimenti volti a garantire la piena ed effettiva esecuzione della misura 11.1 della delibera n. 130/2019 - già 10.6.1 della delibera n. 70/2014 - e del capitolo 5 del PIR 2019, in tema di rispetto dei criteri di suddivisione delle aree e sub-aree delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella e del vincolo di destinazione degli spazi individuati al loro interno;

VISTA la nota del 10 settembre 2020 (prot. ART n. 12803/2020, di pari data), con la quale Italo, riportandosi integralmente al proprio reclamo, ha formulato istanza di accesso agli atti del procedimento (riscontrata con note prott. ART n. 15310/2020, del 12 ottobre 2020 e n. 16667/2020, del 28 ottobre 2020) e di assegnazione di un congruo termine per la presentazione di memorie integrative;

VISTA la memoria difensiva di Trenitalia, del 14 settembre 2020 (prot. ART. 12938/2020, del 15 settembre 2020), con la quale la predetta Società, in relazioni alle contestazioni per cui è procedimento, ha evidenziato, tra l'altro, che:

i) con riguardo alla stazione di Roma Termini e, in modo analogo, a quella di Firenze S.M.N.: "*la rimodulazione disposta nell'ambito della spazio assegnato per servizi di biglietteria (…)* [è stata] *pienamente convenuta con il Gestore dello spazio che ha autorizzato e condotto i lavori* (…) *necessari a trasformare parte della biglietteria in sala BSS*";

ii) la predetta rimodulazione non sarebbe in contrasto con la summenzionata delibera n. 130/2019 e con il PIR 2019, capitolo 5, considerato che:

- la misura 11.1 della delibera 130/2019 si limiterebbe "*ad identificare lo spazio rispetto al servizio, nel senso di ricomprendere indifferentemente tutte le modalità attraverso le quali il servizio di biglietteria viene reso ai passeggeri*";
- il PIR 2019, capitolo 5 – pur rimettendo al Gestore l'individuazione di "*spazi di stazione diversi relativi a BSS, desk informativi mobili e obliteratrici, nonché locali e aree tecniche e locali di stazione relativi a biglietterie non automatiche e servizi di accoglienza e assistenza*" – non inciderebbe sulla "*articolazione* [dei predetti spazi, che] *rilev*[erebbe] *solo a valle dell'escussione dei criteri che garantiscono a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori e rima*[rrebbe] *circoscritta al perimetro del rapporto contrattuale che intercorre fra Gestore e IF assumendo rilievo per la diversa tariffazione*";

VISTA l'istanza di accesso agli atti di Trenitalia, acquisita con nota prot. ART n. 13917/2020, del 28 settembre 2020 e riscontrata con note prott. ART n. 16718/2020, del 28 ottobre 2020 e n. 17685/2020, del 10 novembre 2020;

VISTA la delibera n. 170/2020, del 14 ottobre 2020 - notificata a Trenitalia, nonché a GS Rail, RFI e Italo, rispettivamente con note prott. ART nn. 15595/2020, 15594/2020, 15597/2020 e 15596/2020, 15 ottobre 2020 - con la quale l'Autorità ha assegnato ai destinatari della delibera n. 142/2020 termine fino al 20 novembre 2020 per la presentazione di memorie e documenti integrativi ed ha, conseguentemente, prorogato al 20 dicembre 2020 il termine per la conclusione del procedimento;

VISTA l'istanza di accesso agli atti di RFI, acquisita con nota prot. ART n. 15995/2020, del 21 ottobre 2020 e riscontrata con note prott. ART n. 17795/2020, dell'11 novembre 2020 e n. 18308/2020, del 19 novembre 2020;

VISTA l'istanza di proroga dei termini procedimentali presentata da RFI in data 16 novembre 2020 (prot. ART n. 18070/2020, di pari data), riscontrata con nota ART n. 18202/2020, del 17 novembre 2020;

VISTA la memoria integrativa presentata da Italo in data 20 novembre 2020 (prot. ART n. 18453/2020, di pari data), con la quale la predetta Società, riportandosi integralmente ai propri scritti difensivi, ha ulteriormente argomentato in merito all'illiceità della condotta contestata a Trenitalia;

VISTA la delibera n. 217/2020, del 17 dicembre 2020 - notificata alla destinataria Trenitalia, nonché comunicata a RFI, Italo e GS Rail, rispettivamente con note prott. ART n. 20031/2020, n. 20033/2020, n. 20034/2020 e n. 20035/2020, del 17 dicembre 2020 - con la quale l'Autorità ha prorogato il termine per la conclusione del procedimento

in oggetto e ne ha previsto la definizione, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, entro "*sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti*";

VISTA la richiesta istruttoria formulata dall'Autorità a Trenitalia, al fine di acquisire, *inter alia*, copia delle autorizzazioni a modificare la destinazione d'uso dei predetti spazi di stazione rilasciate dal Gestore delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella (nota prot. ART n. 19583/2020, del 9 dicembre 2020);

VISTA la nota prot. ART n. 587/2021, del 18 gennaio 2021, di riscontro alla suddetta richiesta d'informazioni, con la quale Trenitalia ha affermato, tra l'altro, che – avendo la stessa proceduto ad una mera rimodulazione degli spazi dedicati alla biglietteria tradizionale, non qualificabile quale "*variazione della destinazione d'uso degli spazi di vendita, tuttora inerenti ad attività di vendita, seppur erogata in diversa modalità*" – non era necessario ottenere alcuna autorizzazione da parte del Gestore delle predette stazioni;

VISTE le richieste istruttorie prott. n. 891/2021 e n. 1428/2021, rispettivamente del 22 gennaio 2021 e del 2 febbraio 2021, formulate dall'Autorità a GS Rail, al fine di acquisire: copia dei contratti di locazione degli spazi delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella destinati a biglietterie tradizionali o BSS in essere con Trenitalia e Italo; eventuali autorizzazioni rilasciate, nel corso del quinquennio 2015-2019, a favore delle predette II.FF., per modificare la destinazione d'uso degli spazi di stazione adibiti a biglietterie tradizionali o BSS;

VISTE le note di riscontro alla suddetta richiesta d'informazioni, prott. n. 1177/2021, n. 1179/2021, n. 1193/2021, n. 1196/2021 e n. 1197/2021, del 28 gennaio 2021, nonché prott. n. 1454/2021, n. 1455/2021 e n. 1456/2021, del 2 febbraio 2021, con le quali GS Rail, in particolare, ha: dichiarato di non aver rilasciato, nel corso del quinquennio 2015-2019, "*autorizzazioni (…) per modificare la destinazione d'uso degli spazi di stazione adibiti a biglietterie tradizionali o BSS*"; trasmesso copia dei contratti di locazione degli spazi delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella destinati a biglietterie tradizionali ovvero a BSS. Dalla documentazione acquisita agli atti si evince che:
- con contratto n. 6/2010, vigente dal 1° gennaio 2009 al 31 dicembre 2016, GS Rail ha concesso in locazione a Trenitalia "*le aree destinate ai c.d. «servizi di base (biglietterie e informazioni)" e "a biglietterie/emettitrici automatiche*" (art. 2, comma 1), prevedendo che: i predetti immobili "*sono destinati esclusivamente a quanto previsto nel precedente punto 2.1 e relativi allegati, ad uso esclusivo di Trenitalia, ed è fatto pertanto divieto allo stesso Conduttore di mutarne, anche in parte e/o temporaneamente, la destinazione in mancanza del preventivo consenso scritto del Locatore*" (art. 2, comma 2); la "*classificazione e la destinazione d'uso degli spazi locati* [è stata] *concordata e specificata negli allegati sub A* (…)", ove vengono distinti gli spazi destinati a "*biglietteria*" - "*area sportelli*" da quelli adibiti a "*biglietteria" "emettitrici automatiche*" (art. 2, comma 2 penultimo cpv.); infine, che "*qualora il conduttore dovesse modificare – anche solo in parte e/o temporaneamente – la destinazione d'uso degli Immobile, in assenza del preventivo consenso scritto del*

Locatore, [quest'ultimo] *avrà facoltà di risolvere il presente contratto ai sensi e per gli effetti dell'articolo 1456 c.c.*" (art. 2, comma 2, ultimo cpv.);
- con successivi contratti, stipulati in data 23 maggio 2017 - 7 luglio 2020 e in vigore fino al 10 dicembre 2033, GS Rail e Trenitalia - preso atto che l'*incumbent*, "*in base alla Delibera (..) ART n. 66 del 6 agosto 2015, ha in uso uno spazio/spazi per biglietteria con operatore"* e per "*BSS*" (cfr. lett. d, della premessa ai suddetti contratti, che ne costituisce "*parte integrante e sostanziale*") - hanno: disciplinato, con distinti atti negoziali, la locazione degli spazi "*da adibire a biglietteria con operatore*" e gli spazi "*funzionali all'installazione di emettitrice automatiche di bigliettazione ferroviaria*"; riconosciuto il divieto di mutare - pena la risoluzione dei contratti stessi ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c. - "*anche solo temporaneamente o parzialmente, la destinazione d'uso*" degli immobili concessi in locazione (art. 4); previsto, a favore di Trenitalia, il diritto di recesso (parziale o totale), previo avviso a GS Rail con "*almeno sei mesi prima della data in cui il recesso deve avere esecuzione*" e con "*pagamento esclusivamente dei canoni dovuti sino alla data di efficacia del recesso (….)*" (art. 8); fatta salva la facoltà di GS Rail di eseguire ispezioni per verificare "*le modalità e la corretta destinazione d'uso, nonché* [per] *controllare l'osservanza degli obblighi che incombono per legge o per contratto su Trenitalia*" (art. 9);

VISTA la relazione dell'Ufficio Vigilanza e Sanzioni;

CONSIDERATO quanto segue:
1. dalla documentazione in atti (verbale dell'audizione di Italo del 21 aprile 2020, note prott. n. 9178/2020, del 25 giugno 2020; n. 9579/2020 e n. 9580/2020, del 2 luglio 2020; n. 587/2021, del 18 gennaio 2021; n. 1177 e n. 1179, del 28 gennaio 2021, nonché prott. n. 1454, n. 1455 e n. 1456/2021, del 2 febbraio 2021) risulta provata - in relazione agli spazi delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella per cui è procedimento - la violazione dell'impianto regolatorio che, a garanzia dei principi di "*pari e adeguata visibilità e accessibilità*", prevede una ripartizione funzionale delle aree e delle sub-aree di stazione e impone un vincolo di destinazione agli spazi individuati all'interno delle stesse (cfr. misura n. 11.1 della delibera n. 130/2019 - già 10.6.1 della delibera n. 70/2014 - e PIR vagliati dall'Autorità riproduttivi delle prescrizioni di cui alla delibera n. 66/2015 e, in particolare, il capitolo 5 del PIR 2019). E ciò, per aver Trenitalia:
- ricavato, all'interno della propria biglietteria tradizionale di Roma Termini, uno spazio autonomo (rispetto alla stessa) ed aver ivi ubicato dieci BSS di suo esclusivo utilizzo (aggiuntive rispetto alle 34 già a sua disposizione nell'area 1 Pir-web della stazione di Roma Termini);
- adibito, all'interno della stazione di Firenze S.M. Novella, uno spazio originariamente destinato a biglietteria tradizionale (e con affaccio diretto nell'Area 1 Pir-web), ad area interamente dedicata a BSS di suo esclusivo utilizzo.
2. Le argomentazioni difensive della Società - prodotte sia prima dell'avvio del procedimento (con note prot. ART n. 9579/2020 e n. 9580/2020, del 2 luglio 2020), sia nel corso dell'istruttoria (con nota prot. ART n. 12938/2020, del 15 settembre

2020) - appaiono prive di pregio, con particolare riguardo alla invocata possibilità di destinare spazi per biglietteria tradizionale anche ad altro uso (impianto di BSS).

3. Ed invero - al fine di "*garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori*" - l'Autorità ha dettato una peculiare regolazione dei servizi di biglietteria ferroviaria, distinguendo nettamente i criteri di assegnazione degli spazi destinati a biglietteria tradizionale da quelli destinati a biglietteria automatica (BSS). Ciò ha fatto, in primo luogo, conformando la stessa articolazione della stazione che, "*con esclusivo riferimento alla collocazione di BSS/desk informativa*", è stata suddivisa in specifiche aree "funzionali" (specificamente rappresentate, peraltro, anche nei PIR-web di stazione); in secondo luogo, prevedendo che, all'interno delle predette "*apposite aree destinate alla collocazione di biglietterie self service e desk* [informativi]", fosse garantita "*la presenza di tutte le IF con un rispettivo numero di spazi (i.e. postazioni, ognuna corrispondente ad una BSS/desk)*" e fosse comunque assicurato – al fine di evitare un'applicazione rigorosa del principio di proporzionalità tra numero di treni effettuati e spazi totali contenuti nell'area pertinente – il riconoscimento "*di un numero minimo di spazi (2) in ogni area individuata*" (cfr. capitolo 5, paragrafo 5.3.1.1 del PIR 2019).

Alla luce di quanto sopra illustrato circa i criteri di ripartizione funzionale degli spazi di stazione, emerge con chiara evidenza la compromissione dell'illustrato impianto regolatorio da parte della Società, la quale non si è limitata ad installare un numero limitato di BSS all'interno delle proprie biglietterie tradizionali ma ha provveduto - unilateralmente - a modificare radicalmente la destinazione impressa alle predette aree delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella.

4. Del resto, la stessa disciplina contrattuale in essere tra l'*incumbent* e il Gestore di stazione è conforme all'impostazione fin qui illustrata in quanto: distingue la locazione degli spazi "*da adibire a biglietteria con operatore*" e gli spazi "*funzionali all'installazione di emettitrice automatiche di bigliettazione ferroviaria";* allorquando prevede la possibilità di modificare la destinazione d'uso, la ancora al preventivo consenso scritto del gestore di stazione, la cui *ratio* non può che rimandare - anche in virtù del richiamo espressamente operato dalle Parti alla summenzionata delibera n. 66/2015 - all'esigenza di garantire il sostanziale rispetto della destinazione degli spazi assegnati (vedasi, al riguardo, i contratti del 23 maggio 2017 e 7 luglio 2020, nonché - in senso analogo - il previgente contratto n. 6/2010).

5. Quanto finora chiarito in ordine alla distinzione funzionale esistente tra spazi di stazione adibiti a biglietteria tradizionale e BSS dimostra, infine, l'infondatezza dell'eccezione con cui Trenitalia ha sostenuto che "*l'articolazione* [dei predetti spazi] *rilev*[erebbe] *solo a valle dell'escussione dei criteri che garantiscono a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori e rima*[rrebbe] *circoscritta al perimetro del rapporto contrattuale che intercorre fra Gestore e IF assumendo rilievo per la diversa tariffazione*". Ed invero, contrariamente a quanto sostenuto dall'*incumbent*, il mancato rispetto dei vincoli di destinazione degli spazi di stazione incide, a monte, sull'assetto funzionale della stazione, dal momento che viene ad essere alterata, come ampiamente emerso nel corso dell'istruttoria, la stessa "*predeterminazione di apposite aree (i.e. isole) da dedicare a* [BSS]*"* e, con essa, la *ratio* pro-concorrenziale dell'impianto regolatorio fissato dall'Autorità al fine di assicurare un *level playing field* tra tutti gli operatori;

6. Risulta pertanto necessario - al fine assicurare il rispetto del quadro regolatorio sopra richiamato e tutelare l'interesse generale al migliore ed efficiente utilizzo degli spazi di stazione, anche tenendo conto della crescente tendenza dei passeggeri ad avvalersi dei servizi di vendita automatica di biglietti, a scapito delle biglietterie tradizionali, tendenza già nota all'Autorità e rappresentata, nel corso del procedimento, sia da Italo che da Trenitalia, seppur, quest'ultima, fornendo dati, riferiti alle BSS per cui è procedimento, dai quali non ha ritenuto "*possibile ricostruire puntualmente lo storico dei dati di vendita*"(cfr. prot. ART n. 587/2021, del 18 gennaio 2021) - prescrivere a Trenitalia, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, non già il ripristino dello stato dei luoghi alla situazione originaria (biglietterie tradizionali), bensì di rendere alla disponibilità di GS Rail, entro il termine di duecentoquaranta giorni - ritenuto congruo a consentire alla predetta impresa ferroviaria di adeguare la propria organizzazione commerciale nel rispetto delle proprie prerogative contrattuali senza incidere sul livello di efficienza del servizio di vendita dei biglietti ai passeggeri - gli spazi sopra individuati, con ogni evidenza ridondanti rispetto all'uso originario per cui erano stati assegnati, affinché il predetto Gestore di stazione provveda, nell'esercizio delle proprie competenze - che rimandano all'esigenza di "*ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto*" - a destinarli, previo aggiornamento del PIR-web e del Piano di stazione, ad uno o più dei servizi specifici di cui alla misura n. 11 della delibera n. 130/2019;

RITENUTO pertanto di prescrivere a Trenitalia, ai sensi dei sopramenzionati articoli 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, e 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, di rendere alla disponibilità di GS Rail gli spazi sopra individuati affinché il predetto Gestore di stazione provveda, nell'esercizio delle proprie competenze, a destinarli, previo aggiornamento del PIR-web e del Piano di stazione, ad uno o più dei servizi specifici di cui alla misura n. 11 della delibera n. 130/2019;

RITENUTO congruo fissare in duecentoquaranta giorni il termine entro il quale Trenitalia è tenuta a rendere gli spazi alla disponibilità del Gestore delle stazioni di Roma Termini e Firenze SM Novella;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

DELIBERA

1. di prescrivere a Trenitalia S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, per i motivi illustrati in premessa da intendersi qui integralmente richiamati, di rendere alla disponibilità di G.S. Rail S.p.A., entro il termine di duecentoquaranta giorni dalla notifica della presente delibera, gli spazi delle stazioni di Roma Termini e Firenze S.M. Novella individuati in atti, affinché Grandi Stazioni Rail S.p.A. provveda, nell'esercizio delle proprie competenze, a destinarli ad uno o più dei servizi specifici di cui alla misura n. 11 della delibera n. 130/2019;

2. in caso di inottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 1 della presente delibera è irrogata una sanzione nei confronti dei trasgressori da un minimo di 100.000,00 euro ad un massimo di 500.000,00 euro, ai sensi dell'art. 37, comma 14, lett. b) del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

3. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Trenitalia S.p.A. e a Grandi Stazioni Rail S.p.A. e comunicata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e a Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A.

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

Torino, 11 marzo 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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