

Delibera n. 116/2021

**Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 127/2019 e proseguito con delibera n. 203/2020 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A. ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riqualificazione dei fatti contestati. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.**

L'Autorità, nella sua riunione del 5 agosto 2021

- VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II;
- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" oppure "ART");
- 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 e, in particolare, l'articolo 13, recante "*Condizioni di accesso ai servizi*";
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)" e, in particolare:
- l'articolo 13, commi 2 e 13, in virtù 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 alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*" (comma 2); "*Le procedure ed i criteri relativi all'accesso ai servizi di cui ai commi 2, 9 e 11 sono definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti sulla base delle misure di cui all'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio*" (comma 13);
  - l'articolo 14 che prevede, tra l'altro, che: "*Il gestore dell'infrastruttura (...) elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione (...)*" (comma 1); "*Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico*" (comma 2); "*Il prospetto*

*informativo della rete è predisposto conformemente all'allegato V del presente decreto" (comma 3);*

*- l'articolo 37 e, in particolare, il comma 14, lettere a) e d), secondo il quale: "[l'Autorità] osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000; (...) d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a) (...), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione";*

**VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) n. 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari e, in particolare, gli articoli 4 e da 8 a 14 (di seguito: "Regolamento di esecuzione");

**VISTA** la delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante: *"Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie"* e, in particolare:

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

*- la misura 10.6.1, secondo la quale: "Ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e dei servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori";*

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

**VISTA** la delibera 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”;*

**VISTA**

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

**VISTA**

la delibera dell’Autorità n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante: *“Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”* la quale ha, da un lato, abrogato le summenzionate misure di regolazione 8.6.1. e 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e, dall’altro, stabilito che:

i) *“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);

ii) *“Nel caso in cui il gestore di stazione passeggeri respinga una richiesta di specifici spazi per l’erogazione di servizi di biglietteria, assistenza, accoglienza e desk informativi, in quanto in conflitto con un’altra richiesta o riguardante spazi già allocati, ed il richiedente presenta reclamo all’Autorità ai sensi dell’articolo 13, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nell’esame del reclamo l’Autorità prende in particolare in considerazione, se pertinenti, oltre agli elementi di cui all’articolo 14 del Regolamento:*

*- l’ubicazione, l’estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero e valore dei titoli di viaggio venduti e numero di passeggeri serviti) di spazi già eventualmente assegnati al richiedente nella stessa stazione;*

*- l’ubicazione, l’estensione ed il grado di utilizzo di spazi già eventualmente assegnati ad altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo;*

*- il numero e l’estensione di spazi richiesti ed ottenuti in altre stazioni sul territorio nazionale, sia dal richiedente che da altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo, ed il grado di utilizzo degli stessi”* (cfr. misura 11.5);

iii) i gestori delle *“stazioni passeggeri ove vi è più di un’impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari, nonché per tutte le stazioni passeggeri con più di 50 treni al giorno con fermata commerciale”:*

*- pubblicano lo schema di piano di utilizzo della stazione indicando “la consistenza, l’ubicazione e lo stato di disponibilità per la locazione, degli spazi destinati alle*

*imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), accoglienza (...), assistenza e desk informativi, (...) ad attività commerciali", nonché "le date di termine della locazione degli spazi già assegnati per la fornitura di servizi funzionali al trasporto ferroviario (...) [e] ogni altra informazione utile sull'eventuale trasformazione degli spazi esistenti o creazione di nuovi spazi con analoga destinazione";*

- sottopongono a consultazione il predetto schema di piano, rendendo disponibili, ai soggetti interessati, anche i seguenti dati: *"numero di treni passeggeri in arrivo (termine servizio commerciale), in partenza (origine servizio commerciale) ed in transito con fermata commerciale; superficie affidata in utilizzo alle imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari distinta per (i) servizi di biglietteria (automatica e non), (ii) accoglienza e assistenza, (iii) desk informativi";*

- adottano e pubblicano, all'esito delle attività sopra richiamate, il piano di stazione (di seguito: "PUDS");

- dopo l'adozione del predetto piano, comunicano all'Autorità e a tutti i soggetti interessati *"eventuali modifiche per esigenze di carattere eccezionale e non programmate che implicino una riduzione o redistribuzione degli spazi destinati a servizi funzionali al trasporto ferroviario (...) allegando una relazione che ne illustri le motivazioni"* (cfr. misura 11.6);

**VISTO** il PIR 2019 e, in particolare, il Capitolo 1, "Informazioni generali"; il Capitolo 2, "Accesso all'infrastruttura", il Capitolo 3 "Caratteristiche dell'infrastruttura", il Capitolo 5, "Servizi" e la relativa piattaforma PIR-web; nonché il PIR 2022 e, segnatamente, il Capitolo 7, "Impianti di servizio";

**VISTO** il Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, approvato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni (di seguito: "Regolamento sanzionatorio");

**VISTA** la delibera dell'Autorità n. 127/2019, del 26 settembre 2019 - notificata in pari data ai destinatari RFI, Grandi Stazioni Rail S.p.A. (di seguito: "GS Rail" e, congiuntamente a RFI, i "Gestori"), Trenitalia S.p.A. (di seguito: "Trenitalia"), e comunicata a Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito: "Italo"), rispettivamente con note prot. ART nn. 11371/2019, 11368/2019, 11369/2019 e 11370/2019 - di avvio di un procedimento per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi del sopracitato articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, *"per la violazione:*

*a) da parte di RFI, dell'articolo 14, commi 1 e 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento al quale sono contenute specifiche misure nelle delibere dell'Autorità nn. 70/2014 e 140/2017, le cui prescrizioni sono state recepite in parte qua nel PIR 2019. E ciò, per aver RFI omissso di pubblicare nel PIR-web lo spazio che GS Rail aveva segnalato come disponibile, a seguito di espressa richiesta di Trenitalia, e per il quale aveva formulato apposita istanza con nota prot. 4036 del 29 maggio 2019;*

*b) da parte di GS Rail - in concorso con Trenitalia e RFI (la prima per aver determinato e la seconda per aver, quantomeno, confermato GS Rail nel proposito di consumare la violazione) - dei principi di accesso equo, non discriminatorio e trasparente agli impianti di servizio previsti dall'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come precisati nella delibera ART n. 70/2014. E ciò, per aver concesso, in via esclusiva, a Trenitalia uno spazio per l'installazione di un'isola Customer care all'interno della stazione di Napoli centrale, in assenza di preventiva, adeguata informazione alle altre imprese ferroviarie; informazione che, come peraltro richiesto dalla stessa GS Rail a RFI con nota prot. n. 4036 del 29 maggio 2019, avrebbe dovuto essere veicolata tramite il PIR-web";*

**VISTA** la proposta d'impegni rassegnata, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Regolamento sanzionatorio, dai Gestori, in data 24 ottobre 2019 (nota prot. ART n. 13341/2019, di pari data), al fine di ottenere la chiusura del procedimento avviato con delibera n. 127/2019, senza l'accertamento dell'infrazione;

**VISTA** la delibera n. 149/2019, del 20 novembre 2019 (notificata ai destinatari RFI e GS Rail, rispettivamente con note prot. ART n. 15164/2019 e n. 15166/2019, del 21 novembre 2019, e comunicata a Italo e Trenitalia con note prot. n. 15168/2019 e n. 15169/2019, di pari data) con la quale l'Autorità - rilevata, tra l'altro, "*la gravità delle violazioni prospettate con la delibera ART n. 127/2019, violazioni che rimanda[vano] ad una condotta che, per la sua natura (discriminatoria) e le sue modalità (in concorso tra soggetti parte di un'impresa verticale), risulta[vano] essere tra le più gravi, se non la più grave, tra quelle sanzionabili a carico dei soggetti sottoposti all'esercizio delle funzioni di quest'Autorità*" - ha rigettato la sopra citata proposta d'impegni;

**VISTA** la delibera n. 203/2020, del 3 dicembre 2020 (notificata ai destinatari RFI e GS Rail rispettivamente con note prot. ART n. 19308/2020 e n. 19309/2020, del 3 dicembre 2020 e comunicata a Italo e Trenitalia con note prot. n. 19310/2020 e n. 19311/2020, di pari data), con la quale l'Autorità - preso atto degli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria, che rimandavano alla prassi generalizzata dei Gestori di provvedere, qualunque fosse il richiedente, all'assegnazione di spazi di stazione prescindendo da una adeguata, preventiva informazione al mercato, tramite il doveroso strumento del PIR-web, prassi che, in quanto tale, è risultata priva sia di profili discriminatori, sia della lamentata strategia "sistematica" ed "escludente" da parte di GS Rail, in concorso con Trenitalia e RFI - ha riquilibrato i fatti contestati con la citata delibera n. 127/2019, e ha disposto:

i) l'archiviazione, nei confronti di Trenitalia, del procedimento avviato con delibera n. 127/2019, del 26 settembre 2019;

ii) la prosecuzione - con riguardo alla contestata assegnazione di uno spazio all'interno della stazione di Napoli C.le in mancanza di adeguata trasparenza - del procedimento sanzionatorio nei confronti dei Gestori per l'eventuale adozione di provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lett. a) e d) del d.lgs. n. 112 del 2015, per la violazione:

- a) da parte di RFI, dell'articolo 14 del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 nella parte in cui dispone che il gestore dell'infrastruttura elabora e pubblica un PIR, contenente inter alia le *“informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete”* (comma 2), e *“provvede al suo periodico aggiornamento (...) sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione”* (comma 1). Aggiornamento che, come precisato dalle delibere dell'Autorità n. 66/2015 e 140/2017, le cui prescrizioni sono state recepite in parte qua nel PIR 2019, deve avvenire in modo *“tempestivo”* e in relazione ad *“ogni variazione relativa ai dati contenuti nell'applicazione”*. E ciò per avere omesso di pubblicare tempestivamente sulla piattaforma *web* del PIR lo spazio richiesto da Trenitalia, nonostante l'apposita istanza di GS Rail del 29 maggio 2019;
- b) da parte di GS Rail, dell'articolo 13, comma 2, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 nella parte in cui impone agli operatori degli impianti di servizio di fornire *“a condizioni eque (...) e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso (...) agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario”*; obbligo, questo, precisato nella misura 10.6.1 della delibera ART n. 70/2014 e, da ultimo, ribadito nella misura 11.1 della delibera ART n. 130/2019. E ciò per aver concesso, a favore di Trenitalia, uno spazio all'interno della stazione di Napoli C.le, pur nella consapevolezza che di esso non fosse stata data preventiva pubblicità sul PIR-*web*. Il tutto in concorso con RFI che, seppure informata e invitata a procedere al predetto aggiornamento, non solo non si attivava, ma in alcun modo avversava l'intendimento di GS Rail, con ciò confermandola nel proposito di assegnare lo spazio richiesto;
- iii) di assegnare alle Parti il termine: di trenta giorni, per la presentazione di memorie e documentazione, nonché per richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e Sanzioni; di sessanta giorni, per la presentazione di una proposta d'impegni idonea a rimuovere le contestazioni avanzate;

**VISTA**

la nota prot. n. 20221/2020, del 22 dicembre 2020, con la quale i Gestori, *“anticipan[do] l'intendimento di formulare, nel termine di 60 giorni dalla intervenuta notifica [della delibera n. 203/2020], specifiche proposte di impegni”*, hanno chiesto - *“considerata la previa scadenza del relativo termine”* - di essere convocati in audizione al fine di *“chiarire ogni aspetto concernente la serietà e completezza delle [proposte d'impegni]”*;

**VISTA**

la memoria difensiva presentata da Italo in data 23 dicembre 2020 (prot. ART n. 20306/2020, del 24 dicembre 2020), con la quale la predetta Società, riportandosi integralmente ai propri scritti difensivi, ha contestato la riqualificazione dei fatti operata dall'Autorità, in ragione delle rilevanti differenze che sussisterebbero tra le assegnazioni di spazi non pubblicati nel PIR-*web* operate a suo favore e quelle che hanno interessato l'incumbent, le quali - unitamente ad altre condotte denunciate da Italo all'Autorità - *“si ricolle[gherebbero] ad un intento anticoncorrenziale ed escludente in danno dell'esponente (...)”*;

- VISTA** la proposta d'impegni presentata dai Gestori, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Regolamento sanzionatorio, in data 26 gennaio 2021 (acquisita al prot. ART n. 1026/2021, di pari data), volta a ottenere la chiusura del procedimento in oggetto senza l'accertamento dell'infrazione;
- VISTO** il verbale dell'audizione del 12 febbraio 2021 - convocata, in riscontro alla suddetta istanza del 22 dicembre 2020, con nota prot. 1658/2021, del 5 febbraio 2021 - nel corso della quale i Gestori, dopo aver illustrato i criteri e le finalità della suddetta proposta d'impegni, si sono riservati di meglio precisarne l'oggetto, riconducendolo in modo più puntuale all'ambito delle contestazioni per cui è procedimento (prot. ART n. 2079/2021, del 15 febbraio 2021);
- VISTE** le precisazioni apportate, con nota prot. n. 2436/2021, del 23 febbraio 2021, alla predetta proposta d'impegni, in forza delle quali i Gestori - al fine di *"circoscrivere la possibilità di richiedere spazi extra PIR ai soli casi (..) di necessità e/o urgenza che giustifichino una deroga alle ordinarie modalità di aggiornamento di ePIR [rectius, PIR-web] e PUDS, delineando poi un processo di assegnazione che assicuri la parità di trattamento di tutte le imprese presenti in stazione (...)"* - si sono resi disponibili, in sintesi, a:
- I. *"realizzare un aggiornamento della procedura di assegnazione degli spazi in stazione (..) in modo tale da regolamentare anche i casi di richiesta di spazi, anche temporanei, non preventivamente individuati e pubblicati nella planimetria PIR-web delle singole stazioni e nel Piano di utilizzo della stazione (PUDS), ovvero di una BSS/desk informativo avente caratteristiche strutturali e dimensionali differenti rispetto a quelli già presenti in stazione (c.d. richieste extra PIR)"*.
- In forza della suddetta procedura, quale risultante anche dalla relativa appendice (di seguito: "Procedura"):
- a) *"la presentazione di una richiesta extra PIR, [dovrebbe] essere corredata da adeguata motivazione"* avendo riguardo alle *"specifiche esigenze connesse all'erogazione del servizio di trasporto (..)"* e agli *"elementi comprovanti l'urgenza della richiesta che impediscono di attendere le ordinarie procedure di aggiornamento"* (punto 1);
- b) RFI - dopo aver valutato positivamente, con il Gestore di stazione, *"la sussistenza dei requisiti di necessità e urgenza"* - *"provvede[rebbe] ad informare della richiesta pervenuta le altre IIFF presenti in stazione, fissando loro un termine entro cui presentare eventuali richieste fondate su analoghi requisiti che [sarebbero] valutate secondo i medesimi criteri utilizzati per la prima richiesta"* (punto 2);
- c) il Gestore della stazione *"individ[uerrebbe] spazi sufficienti per riscontrare tutte le richieste valutate positivamente"*, che verrebbero conseguente comunicati alle *"IIFF con istanze ammesse (...), anche qualora non sufficienti per riscontrare la totalità delle istanze, affinché possano presentare specifica richiesta di uno di essi"* (punto 4);
- d) in caso di richieste confliggenti, il Gestore della stazione: *"tenter[ebbe] una compatibilizzazione delle diverse istanze"*; in caso di fallimento del predetto tentativo, *"ricorre[rebbe] all'applicazione dei criteri di priorità declinati nell'allegata*

*procedura e individuati avendo riguardo al pertinente quadro normativo-regolatorio costituito dall'art. 11 del Regolamento UE 2177/2017, dalla delibera ART 66/2015 nonché dalla misura 11.5 della delibera ART 130/2019"; nel caso in cui "neppure l'applicazione dei criteri di priorità conduca alla chiara prevalenza di una richiesta sulla/e altra/e, [il Gestore di stazione, in coordinamento con RFI] procede[rebbe] tramite sorteggio alla presenza di tutte le IFF interessate" (punti 7, 8 e 9); e) "a valle dell'assegnazione, il gestore commerciale della stazione effettu[erebbe] un sopralluogo con ciascuna IF assegnataria, finalizzato esclusivamente all'individuazione delle dotazioni impiantistiche funzionali all'installazione del manufatto in questione" (punto 10).*

I Gestori si sono impegnati a realizzare quanto sopra rappresentato, per i profili di rispettiva competenza, *"con specifico aggiornamento del PIR 2021 che sar[ebbe] pubblicato immediatamente dopo l'auspicata approvazione del presente impegno"* e facendo rientrare i relativi costi *"nell'ambito dei costi [dell'attività] di gestione, come svolta oggi da GS Rail e RFI"*;

**II.** In aggiunta a quanto sopra illustrato, GS Rail si è impegnata mettere a disposizione di Italo, ai sensi dell'articolo 9 del Regolamento sanzionatorio:

a) nella stazione di Napoli C.le, il medesimo spazio per cui è procedimento ovvero, in alternativa, *"diverso spazio avente comunque le medesime caratteristiche dimensionali e di collocazione"*, riconoscendo ad Italo la possibilità di *"adeguarne l'utilizzo, nel tempo e nella logistica, alle soluzioni ed ai [suoi] programmi commerciali"* e

b) in una delle stazioni di Firenze S.M. Novella, Milano C.le e Torino P.N., *"una delle tre sale di rappresentanza (...) destinate alla realizzazione di attività promozionali, eventi istituzionali e/o convegnistica"*.

GS Rail si è impegnata a realizzare quanto sopra rappresentato *"dopo l'auspicata approvazione del presente impegno"* e facendo rientrare i relativi costi *"nell'ambito dei costi [dell'attività] di gestione, come svolta oggi da GS Rail"*;

#### **VISTA**

la delibera n. 34/2021, dell'11 marzo 2021 (notificata ai destinatari RFI e GS Rail, rispettivamente con note prot. ART nn. 3209/2021 e 3210/2021, dell'11 marzo 2021, e comunicata a Italo e Trenitalia con note prot. n. 3211/2021 e 3213/2021, di pari data), con la quale l'Autorità ha dichiarato ammissibile la suddetta proposta d'impegni e, conseguentemente, ne ha disposto la pubblicazione sul sito web istituzionale, affinché i terzi interessati potessero presentare osservazioni, ai sensi dell'articolo 8, comma 5, del Regolamento sanzionatorio;

#### **VISTE**

le osservazioni pervenute, nel corso della summenzionata consultazione, da parte di Italo e di Trenitalia, rispettivamente con nota prot. ART n. 4294/2021, del 9 aprile 2021 e con nota prot. ART. n. 4451/2021, del 13 aprile 2021, con le quali:

i) Italo ha, in sintesi, rappresentato:

- con riferimento al punto 1 della Procedura, che la stessa dovrebbe: intendersi non derogatoria delle ordinarie regole di assegnazione degli "spazi/oggetti regolati"; ricomprendere anche le stazioni per le quali non sono disponibili

- planimetrie o PUDS; fissare un limite massimo di effettivo utilizzo degli spazi, pari a novanta giorni; prevedere che le istanze di assegnazione siano corredate da elementi di valutazione circa l'ubicazione e le caratteristiche strutturali e dimensionali degli spazi richiesti; specificare, tramite dati oggettivi e algoritmi di calcolo, quale sia l'esatto significato di ciascun dato richiesto a supporto delle istanze di assegnazione;
- con riferimento ai punti 2 e 3 della Procedura, attinenti alle valutazioni che i Gestori sono tenuti a compiere sulle predette istanze e all'informativa da rendere ad altre imprese, che gli stessi dovrebbero essere integrati prevedendo, da un lato, che le richieste debbano essere valutate anche tenendo conto dei servizi di altre II.FF. già presenti nell'area di stazione interessata e, dall'altro, che sia riconosciuto alle predette II.FF. la possibilità di presentare non solo richieste analoghe/concorrenti, ma anche osservazioni e/o opposizioni;
  - con riferimento ai punti 4, 5 e 6 della Procedura, che ne disciplinano il conseguente iter istruttorio, che sia fornita tempestiva e completa comunicazione alle II.FF. (comprensiva delle planimetrie degli spazi approvati) e che sia in ogni caso rispettato il principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità delle II.FF.;
  - con riferimento ai punti 8 e 9 della Procedura - recante i criteri di priorità che, esaurito inutilmente il tentativo di compatibilizzazione tra richieste confliggenti, i Gestori sarebbero tenuti ad applicare nel valutare le istanze -, l'esigenza di utilizzare criteri oggettivi in luogo di quello dell'"urgenza", nonché di rimuovere, quale regola di chiusura, l'assegnazione degli spazi mediante sorteggio;
  - con riferimento al punto 12 della Procedura, relativo alle condizioni da soddisfare per procedere alla consegna dell'area, l'esigenza che la stessa sia garantita anche nel caso in cui sia stata accertata la mancata corresponsione, da parte dell'I.F. assegnataria, di "corrispettivi regolati", ove quest'ultimi abbiano formato oggetto di "motivate contestazioni".
- Con riferimento, infine, all'impegno sub II, Italo ha rappresentato che *"tale parte della proposta può essere favorevolmente valutata"* e si è riservata di *"determinare – in coerenza con le regole proposte – il contesto di utilizzazione degli spazi/locali messi a disposizione"*;

ii) Trenitalia ha evidenziato, in sintesi:

- con riguardo all'impegno sub I, che la procedura di coordinamento non dovrebbe prevedere alcuna alternanza nell'assegnazione esclusiva degli spazi ed ha proposto, pertanto, di eliminare l'ipotesi del sorteggio di cui al summenzionato punto 9 della Procedura;
- in merito all'impegno sub II, che la soluzione, prospettata da GS Rail, di mettere a disposizione di Italo lo spazio alternativamete indicato con la lettera A) ovvero B) nella planimetria allegata alla proposta d'impegni *"risult[erebbe], per la simultanea combinazione del fattore tempo e del criterio di frazionamento, eccessiva e violativa del principio di proporzionalità e adeguatezza"*;

- VISTA** la nota prot. ART n. 4485/2021, del 13 aprile 2021, con cui è stata comunicata ai Gestori l'avvenuta pubblicazione, sul sito *web* istituzionale dell'Autorità, in data 13 aprile 2021, delle osservazioni presentate dai terzi nel corso della summenzionata consultazione, nonché la possibilità di rappresentare per iscritto, entro trenta giorni successivi a tale pubblicazione, la propria posizione in merito alle osservazioni stesse e, eventualmente, di introdurre modifiche accessorie agli impegni ai sensi dell'articolo 8, comma 7, del Regolamento sanzionatorio;
- VISTE** le note del 12 e del 17 maggio 2021 - assunte agli atti con prot. ART nn. 7790/2021, 7814/2021, 7815/2021, del 12 maggio 2021, nonché con prot. ART nn. 8010/2021 e 8011/2021, del 17 maggio 2021 - con cui i Gestori hanno presentato, ai sensi dell'articolo 8, comma 7, del Regolamento sanzionatorio, le proprie modifiche accessorie alla proposta d'impegni e hanno chiesto che venisse convocata un'audizione *"al fine di illustrare e chiarire ogni aspetto concernente la portata migliorativa e la completezza delle stesse"*;
- VISTO** il verbale dell'audizione del 7 giugno 2021 - convocata, in riscontro alle suddette istanze del 12 maggio 2021 (prott. ART nn. 7790/2021 e 7815/2021, di pari data), con nota prot. n. 8387/2021, del 24 maggio 2021 e successivamente differita, su richiesta dei Gestori (prot. ART n. 8440/2021, del 25 maggio 2021), con nota prot. n. 8549/2021, del 26 maggio 2021 - nel corso della quale i Gestori hanno: illustrato i criteri adottati nella redazione delle soprarichiamate modifiche accessorie, che sono state redatte *"ten[endo] conto delle osservazioni presentate dalle II.FF., fatta eccezione per quelle implicanti un aggravio procedimentale non necessario o, comunque, relative ad aspetti di esclusiva competenza dei Gestori"*; riscontrato alcune delle richieste di chiarimenti formulate dall'Autorità in merito a ciascuna delle fasi della Procedura. Nel corso della predetta audizione i Gestori si sono, infine, riservati di apportare eventuali precisazioni alle suddette modifiche accessorie e alla relativa appendice (cfr. prot. ART n. 9167/2021, dell'8 giugno 2021);
- VISTA** la nota del 1° luglio 2021 (acquisita agli atti con nota prot. n. 10363/2021, di pari data), con la quale i Gestori, *"al fine di perfezionare la portata migliorativa delle misure rimediali (...) proposte"*, hanno fornito i chiarimenti richiesti dall'Autorità nel corso della suddetta audizione e, per l'effetto, hanno formulato talune precisazioni alla proposta d'impegni, tenendo altresì conto delle osservazioni pervenute in sede di market-test;
- VISTA** la richiesta d'informazioni prot. ART n. 11212/2021 del 16 luglio 2021 formulata dall'Autorità ai Gestori al fine di acquisire ulteriori precisazioni in merito: ai requisiti delle istanze di assegnazione oggetto della Procedura; alla portata applicativa del principio della *"pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori"* nell'ambito della Procedura, e, infine, ai criteri di priorità da applicare in caso di esito negativo del tentativo di compatibilizzazione tra istanze confliggenti;
- VISTA** la nota di riscontro del 23 luglio 2021 (acquisita agli atti con nota prot. n. 11430/2021, di pari data), con la quale i Gestori hanno fornito i chiarimenti richiesti dall'Autorità

e trasmesso, per l'effetto, il testo finale delle modifiche accessorie apportate, all'esito del market-test, alla propria proposta d'impegni.

Segnatamente, per effetto delle predette modifiche:

- i) la Procedura, che non derogherebbe alle (ordinarie) regole di assegnazione degli spazi regolati, avrebbe ad oggetto i casi - connotati dai requisiti di necessità ed urgenza, come di seguito definiti - di richiesta di spazi destinati a BSS ovvero a desk informativi *"non preventivamente individuati e pubblicati nel Piano di utilizzo della stazione (PUDS) ovvero di spazi temporanei, con una durata massima di 90 giorni complessivi di utilizzo, (...) anche con caratteristiche strutturali e/o dimensionali differenti rispetto a quelli già presenti in stazione (...), [e] anche qualora riguardino stazioni non rientranti [nell'ambito di applicazione dei] PUDS"* (cfr. impegno sub I e paragrafo n. 1 della relativa appendice);
- ii) gli interessati dovrebbero fornire ai Gestori dimostrazione delle ragioni di necessità ed urgenza che legittimano le richieste di cui al precedente punto i). Specificamente, i predetti requisiti - da intendersi cumulativi e non alternativi - risulterebbero soddisfatti:
  - quanto alla necessità, *"dall'elevato livello di utilizzo delle biglietterie self service e/o biglietterie non automatiche in una determinata area di PUDS ove tutti gli ulteriori spazi destinati alla collocazione di BSS risultino occupati"*, ovvero, nel caso delle richieste di desk informativi, *"dall'elevato livello di utilizzo degli altri spazi di assistenza mobili presenti in stazione"*;
  - quanto all'urgenza, dall'esistenza, per entrambe le predette tipologie di spazi, di un livello di saturazione tale da *"non consent[ire] l'erogazione di un servizio (...) adeguato ai viaggiatori ed alla quale occorre far fronte tempestivamente per evitare che gli stessi, nelle more degli ordinari aggiornamenti del PUDS, debbano soffrire ingiustificati disservizi (...)".*Al contrario, i suddetti requisiti non potrebbero ritenersi soddisfatti, in ragione della loro afferenza a circostanze eccezionali ed imprevedibili, *"con riferimento a tutte le richieste connesse a circostanze/eventi conosciuti, conoscibili o comunque prevedibili durante la fase di elaborazione e, laddove prevista, di consultazione del PUDS (a titolo esemplificativo e non esaustivo: eventi, manifestazioni già in calendario; ovvero offerta di nuovi servizi commerciali già programmati dall'IF)"* (cfr. impegno sub I e paragrafo n. 1 della relativa appendice);
- iii) le richieste di spazi di cui al punto i) dovrebbero essere corredate, inoltre: *"della indicazione dell'area di ubicazione richiesta, delle caratteristiche strutturali e dimensionali di BSS/desk richiesti, di rendering ed elaborati esplicativi da utilizzare anche nel confronto con gli Enti (ad esempio Soprintendenza) qualora si tratti di manufatti diversi da quelli standard già presenti in stazione"*; da *"dati a supporto della lamentata insufficienza delle BSS/desk informativi che già hanno in uso, utili a dare evidenza dello scenario as is e degli scenari to be rispettivamente senza e con l'assegnazione dello spazio richiesto"*, quali: *"numero di viaggiatori medi giornalieri e negli orari*

*di punta che fruiscono del servizio nella predetta area; eventuali flussi incrementali di viaggiatori/utenti attesi nella predetta area per modifiche di volumi di traffico, tracce, percorsi, ecc. (...); livello di saturazione degli apparati presenti nell'area considerata su base giornaliera e negli orari di punta; livelli di saturazione degli apparati presenti nell'area attesi nello scenario post assegnazione (...)" e, limitatamente ai desk informativi, "elementi connessi alle specifiche temporanee esigenze di assistenza/flussi da soddisfare per l'evento/circostanza straordinari (...)" (cfr. impegno sub I e paragrafo n. 1 della relativa appendice);*

- iv)** i Gestori valuterebbero, ciascuno per quanto di propria competenza, *"l'adeguatezza delle motivazioni poste a base della richiesta nonché le caratteristiche dimensionali e di ubicazione degli elementi richiesti"*, tenendo conto dell'esigenza di *"garantire anche a valle dell'eventuale assegnazione il mantenimento della pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori degli altri spazi/elementi delle IF presenti in stazione"*. In caso di valutazione positiva, [i Gestori] informerebbero tutte le II.FF. presenti nella stazione *"indicando loro la tipologia, le dimensioni, l'ubicazione e criteri di determinazione del corrispettivo degli elementi richiesti, affinché possano (...) formulare (...) le proprie eventuali richieste da motivare come previsto al punto 1 [dell'appendice]"* (cfr. impegno sub I e paragrafo n. 2 della relativa appendice);
- v)** i Gestori provvederebbero, quindi, a: valutare le *"eventuali richieste pervenute provvedendo a comunicare l'eventuale diniego motivato o procedendo nell'iter [di assegnazione]"*; in quest'ultimo caso, [provvederebbero] a verificare, *"nel rispetto del principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori (...)"* *"la possibilità di individuare spazi idonei a soddisfare le esigenze manifestate nelle richieste ammesse (...)"*; in caso di esito positivo della predetta verifica, [provvederebbero] ad attivare, ove necessario, *"l'iter autorizzativo formale con Enti/Soprintendenza competenti in stazione: dandone comunicazione alle IIFF"* e, conseguentemente, a comunicare a ciascun richiedente, alternativamente: il diniego con le relative motivazioni; oppure *"l'esito positivo corredato delle planimetrie dei posizionamenti individuati"*, affinché i richiedenti possano presentare specifica richiesta di uno o più tra i nuovi spazi comunicati (cfr. impegno sub I e paragrafi nn. 3, 4, 5 e 6 della relativa appendice);
- vi)** qualora un medesimo spazio dovesse formare oggetto di più richieste, i Gestori esperirebbero, in primo luogo, un tentativo di compatibilizzazione delle diverse istanze e, in caso di esito negativo, applicherebbero, facendo uso dei dati forniti dai richiedenti, i seguenti criteri di priorità: *"a) maggiore grado di saturazione degli apparati presenti (...); b) per i desk, maggiore quantità di flussi incrementali attesi e documentati con riferimento allo specifico evento/circostanza straordinario, non previsto né prevedibile in fase di elaborazione e, laddove prevista, di consultazione del PUDS (...)"*. E ciò, garantendo comunque il rispetto del principio di pari e adeguata visibilità e

accessibilità per i viaggiatori (cfr. impegno sub I e paragrafi nn. 7 e 8 della relativa appendice);

- vii)** esaurito l'iter di assegnazione sopra descritto, il Gestore commerciale provvederebbe a finalizzare gli adempimenti necessari alla contrattualizzazione dell'area all'assegnatario, cui non potrebbe essere opposta - quale condizione per la consegna dell'area medesima - il previo pagamento dei *"corrispettivi regolati"*.

La Procedura, quale risultante dalle modifiche sopra richiamate, diverrebbe efficace a decorrere dal 2022, contestualmente all'entrata in vigore dei PUDS di cui alla misura 11.6 della sopracitata delibera n. 130/2019 e previa integrazione del paragrafo 7.3.2.6 del PIR 2022.

Con il suddetto riscontro del 23 luglio 2021, i Gestori hanno, infine, rinviato alla precedente nota del 1° luglio 2021 (prot. n. 10363/2021, cit.) per tutti i restanti aspetti della propria proposta d'impegni, ivi inclusi quelli relativi alle modifiche accessorie riguardanti la messa a disposizione, a favore di Italo, di spazi di stazione di cui al predetto impegno sub II. A tale riguardo, con specifico riferimento alla stazione di Napoli C.le, GS Rail ha proposto l'assegnazione di uno spazio avente caratteristiche dimensionali e di collocazione analoghe a quelle dello spazio per cui è procedimento (a scelta tra quelli indicati con la lettera "A" o "B" nella planimetria allegata alla sopracitata delibera n. 34/2021), e chiarito - in riscontro ad una richiesta d'informazioni dell'Autorità, nonché per tener conto delle esigenze manifestate dai soggetti terzi interessati - che il predetto spazio non potrebbe essere frazionato quanto a dimensioni e durata.

Nessuna modifica accessoria è stata, invece, apportata alla proposta di mettere a disposizione di Italo una delle tre sale di rappresentanza in una delle stazioni di Firenze S.M. Novella, Milano C.le o Torino P.N.;

**VISTA** la nota trasmessa dai Gestori in data 30 luglio 2021, acquisita al prot. ART n. 11852/2021 in pari data - in riscontro alla richiesta dell'Autorità prot. ART n. 11775/2021 del 30 luglio 2021 - contenente il testo consolidato dei predetti impegni;

**TENUTO CONTO** che, nella propria proposta, i Gestori non hanno manifestato alcuna esigenza di riservatezza con riguardo alla pubblicazione degli impegni;

**CONSIDERATO** che l'impegno n. I, quale risultante dal testo consolidato trasmesso all'esito del market-test e delle conseguenti richieste di chiarimenti dell'Autorità, appare idoneo ad eliminare le violazioni contestate a RFI e GS Rail con la summenzionata delibera n. 203/2020, in quanto introduce un sostanziale miglioramento - in termini di equità e trasparenza - delle modalità di assegnazione degli spazi di stazione. E ciò, nella misura in cui prevede una disciplina specifica degli spazi non preventivamente individuati e pubblicati nella piattaforma web del PIR (ora PUDS), degli spazi temporanei da utilizzare per una durata massima di 90 giorni complessivi, oppure con caratteristiche differenti rispetto a quelli già presenti in stazione (anche riferiti a stazioni per le quali non è prevista l'adozione dei PUDS), consentendo di superare la prassi generalizzata

dei Gestori, accertata nel corso del procedimento, di provvedere all'assegnazione di spazi di stazione prescindendo da una adeguata, preventiva e trasparente informazione al mercato.

La più puntuale delimitazione dei casi, connotati dai predetti requisiti (cumulativi) di necessità e urgenza, rientranti nell'ambito di applicazione della Procedura consente, inoltre, di circoscrivere la portata delle deroghe alle ordinarie regole di assegnazione degli spazi di stazione e di assicurare, quindi, che, anche in presenza di circostanze eccezionali ed imprevedibili, sia comunque garantita la parità di trattamento di tutte le imprese ferroviarie;

#### **CONSIDERATO**

altresi che il predetto impegno n. I - nella misura in cui prevede che i richiedenti forniscano dati a comprova, da un lato, della necessità e dell'urgenza di disporre degli spazi oggetto della Procedura e, dall'altro lato, della indicazione dell'area di ubicazione richiesta, nonché delle caratteristiche strutturali e dimensionali di BSS/desk richiesti - appare funzionale ad assicurare che i Gestori, anche a fronte di circostanze eccezionali ed imprevedibili, siano messi nella condizione di adottare una decisione ponderata, che tenga conto sia delle effettive esigenze dei richiedenti (evitando, quindi, che gli spazi siano richiesti per assolvere a funzioni diverse da quelle cui sono destinati ovvero che la risorsa scarsa in questione possa essere utilizzata per finalità escludenti e/o di accaparramento), sia della necessità di garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori;

#### **CONSIDERATO**

ancora con riferimento all'impegno sub n. I, che il mancato accoglimento delle proposte, avanzate nel corso del market-test, di "puntualizzare" in modo oggettivo quale sia il significato di ciascun dato richiesto a supporto delle istanze di assegnazione degli spazi di stazione, nonché di stabilire relative modalità/algoritmi di calcolo (cfr. pp. 2, 3 e 4 della summenzionata nota prot. 4294/2021, del 9 aprile 2021) non compromette l'effettiva idoneità degli impegni proposti dai Gestori a garantire l'efficace perseguimento degli interessi perseguiti. E ciò in quanto, i dati a corredo delle istanze oggetto della Procedura: in primo luogo, appaiono sufficientemente determinati o determinabili (cfr. paragrafo n. 1 della relativa appendice); in secondo luogo, non hanno carattere tassativo, potendo i Gestori valutare, nel rispetto dei margini di discrezionalità loro riconosciuti dal vigente quadro normativo euro-unitario (cfr. articoli 4 e 9 ss. del Regolamento di esecuzione), eventuali ulteriori dati trasmessi dalle II.FF., fermo restando il rispetto dei criteri definiti dall'Autorità ai sensi del summenzionato articolo 13, comma 13 del d.lgs. n. 112/2015.

Analoghe considerazioni valgono per le ulteriori proposte d'integrazione della Procedura, non recepite da RFI e GS Rail, tese a riconoscere ai richiedenti la possibilità di presentare ai Gestori opposizioni o, comunque, osservazioni in merito a "possibili interferenze" degli spazi richiesti con i servizi già presenti, nonché di prevedere un apposito sopralluogo congiunto con i Gestori nelle fase iniziale della Procedura; e ciò in quanto, alla luce delle modifiche accessorie proposte dai Gestori, gli stessi sono

tenuti a valutare le predette richieste in attuazione del principio della pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori. Rileva, inoltre, la necessità di non introdurre oneri sproporzionati nel corso della Procedura (applicabile, come sopra illustrato, ai soli casi di necessità ed urgenza) e la possibilità, per i richiedenti che ritengono di essere stati vittime di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di altro pregiudizio da parte dei Gestori, di presentare reclamo all'Autorità ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 9 del d.lgs. n. 112/2015;

#### **CONSIDERATO**

infine, che l'impegno sub n. II, nella misura in cui prevede che GS Rail metta a disposizione di Italo:

- nella stazione di Napoli C.le, il medesimo spazio per cui è procedimento ovvero, in alternativa, *“diverso spazio avente comunque le medesime caratteristiche dimensionali e di collocazione”*, riconoscendo ad Italo la facoltà di *“adeguare l'utilizzo, nel tempo e nella logistica, alle soluzioni ed ai [suoi] programmi commerciali”*, pur senza la possibilità di frazionarne dimensioni e durata; nonché
- in una delle stazioni di Firenze S.M. Novella, Milano C.le e Torino P.N., *“una delle tre sale di rappresentanza (...) destinate alla realizzazione di attività promozionali, eventi istituzionali e/o convegnistica”*,

appare idoneo ad eliminare le conseguenze immediate e dirette della violazione contestata con la delibera n. 203/2020, senza alterare l'assetto della stazione di Napoli C.le, preordinato ad assicurare il rispetto del principio della pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori;

#### **RITENUTO**

pertanto, di confermare l'effettiva idoneità delle proposte d'impegni sub nn. I e II a risolvere le criticità sottese alle contestazioni di cui alla delibera n. 203/2020 e, conseguentemente, di approvare, rendendo obbligatori per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A., ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del Regolamento sanzionatorio, gli impegni presentati con nota prot. ART n. 1026/2021, del 26 gennaio 2021, così come perfezionatisi, in esito alla fase di consultazione, nella sopra citata nota del 30 luglio 2021, assunta agli atti con nota prot. ART n. 11852/2021, di pari data;

#### **RITENUTO**

che, in esito all'approvazione dei suddetti impegni, deve ritenersi conclusa la trattazione delle contestazioni di cui al procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 127/2019 e proseguito con delibera n. 203/2020, con riqualificazione dei fatti contestati;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

#### **DELIBERA**

1. per le considerazioni di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamate, sono approvati e, per gli effetti, resi obbligatori, ai sensi dell'articolo 9, comma 4, del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, gli impegni presentati da parte di Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 26 gennaio 2021,

così come perfezionatisi, in esito alla procedura di cui all'articolo 8, commi da 5 a 7, del Regolamento sanzionatorio, nella nota del 30 luglio 2021, assunta in pari data al prot. ART n. 11852/2021, allegata al presente provvedimento di cui forma parte integrante e sostanziale, e di cui si dispone la pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità;

2. è concluso, senza l'accertamento dell'infrazione, il procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 127/2019, del 26 settembre 2019 e proseguito, nei confronti di Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con delibera n. 203/2020, del 3 dicembre 2020;
3. Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. trasmettono all'Autorità, in occasione del primo aggiornamento utile del PIR 2022 e comunque entro il 15 dicembre 2021, idonea documentazione comprovante lo stato di attuazione degli impegni così come definiti e resi obbligatori al punto 1;
4. qualora Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. contravvengano agli impegni assunti come nella proposta di cui al punto 1, o il presente provvedimento si fondi su informazioni incomplete, inesatte o fuorvianti fornite dalle predette Società, l'Autorità riavvierà il procedimento sanzionatorio secondo le procedure ordinarie e darà luogo all'avvio di un separato procedimento sanzionatorio conseguente alla suddetta violazione, oltre alla possibile adozione, qualora ne sussistano i presupposti, dei provvedimenti anche di natura cautelare di cui all'articolo 37, comma 3, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
5. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e comunicata, a mezzo PEC, a Trenitalia S.p.A. e Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., nonché pubblicata 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, 5 agosto 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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