

Delibera n. 126/2021

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 50/2021, dell'8 aprile 2021, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., per violazione del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, relativamente al Prospetto informativo della rete per l'anno 2021

L'Autorità, nella sua riunione del 23 settembre 2021

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II (di seguito anche: legge n. 689/1981);

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito anche: l'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 (di seguito anche: Direttiva Rifusione);

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 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: il 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, 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, comma 14, lettere a) e d), 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 [...] d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione";*
- 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;*

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 (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);

VISTA

la delibera n. 50/2021, dell'8 aprile 2021, notificata, in pari data, con nota prot. ART n. 4284/2021, con la quale è stato avviato un procedimento, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. (di seguito anche: TUA o la Società), per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo n. 112/2015, concernente il mancato adempimento, relativamente al Prospetto Informativo della Rete 2021 (di seguito anche: il PIR), dell'obbligo disciplinato dall'articolo 14, commi 1 e 5, e Allegato III del decreto legislativo n. 112/2015;

VISTE

le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto comunicate in data 1° luglio 2021 alla Società, previa deliberazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera b), del Regolamento sanzionatorio, con nota prot. ART n. 10389/2021;

VISTA

la memoria della Società, acquisita agli atti con prot. ART n. 11349/2021, del 21 luglio 2021, con cui la stessa si è difesa nel merito, in particolare affermando che:

- *"la prescrizione normativa che si assume violata nel caso di specie sia giuridicamente inapplicabile a TUA giacché secondo quanto prescritto dall'art. 1 comma 4 cit. d.lgs., che definisce l'ambito di applicazione soggettivo del decreto 112, ai concessionari delle reti regionali sono applicabili solamente i "principi" della Direttiva Comunitaria 2012/34 ("Recast") e del decreto 112/2015. Ne consegue che ad essi siano applicabili per l'appunto i principi generali del ridetto decreto, ma non anche le specifiche prescrizioni, quali quelle inerenti l'adozione del prospetto informativo della rete, da ritenersi applicabile solamente al gestore della rete nazionale. Diversamente, dovrebbe sostenersi che non v'è alcun [sic] differenza di disciplina tra gestore dell'infrastruttura nazionale e gestori di rete regionali, argomento che si tradurrebbe in un'accettabile interpretatio abrogans dell'art. 1, comma 4";*
- *"la sanzione amministrativa ex art. 37 comma 14 lett. A - prospettata quale conseguenza della presunta violazione accertata - non è prevista meramente in conseguenza della omessa pubblicazione del PIR, bensì qualora risultino violate le disposizioni in tema di accesso alla infrastruttura ferroviaria e ai servizi connessi da parte del gestore della stessa. La potestà sanzionatoria attivata con la delibera richiamata è, infatti, esercitabile "in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi", mentre non è prevista una specifica fattispecie sanzionatoria in caso di mancata adozione e pubblicazione del PIR. Pertanto, rileviamo ancora che l'identificazione tra mancata adozione del PIR 2021 e l'accertamento di violazioni in tema di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura sia meramente presuntiva e non rispondente al tenore letterale della norma sanzionatoria, come invece richiesto dal principio di tipicità delle sanzioni amministrative ricavabile dalla L. 689/1981";*

- *“nessuna violazione delle condizioni di accesso alla infrastruttura da parte di terzi si ritiene sia occorsa nel caso di specie. Infatti, nessuna richiesta di tracce è pervenuta a questa società da imprese terze, né tantomeno risultano formulati esposti da parte loro, indirizzati a codesta Autorità, che lamentano una presunta violazione delle condizioni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura [...] la rete ferroviaria in concessione a TUA, infatti, non è tutt’oggi tecnicamente accessibile da chiunque, in ragione della sua disomogeneità rispetto alla rete nazionale sotto il profilo degli standard di sicurezza e della circolazione. Alla medesima TUA è consentita la circolazione solamente previa stretta osservanza delle misure mitigative della circolazione dalla stessa proposte all’esito di apposita e specifica valutazione dei rischi condotta dalla scrivente, le cui risultanze sono state asseverate da ANSFISA. [...] In ragione di tale situazione di fatto - oggettivamente non contestabile - ci pare evidente che una lesione degli interessi tutelati dalla normativa ritenuta violata non è nemmeno lontanamente ipotizzabile nel caso di specie”;*
- *“[n]el contratto di servizio con la Regione Abruzzo, nel quale è affidata a TUA anche la gestione e manutenzione della infrastruttura, non è invece previsto che la scrivente possa applicare ed incassare un canone o pedaggio per l’uso della rete da parte di terzi. Se lo facesse unilateralmente violerebbe il contenuto della concessione e conseguirebbe una sovra compensazione economica, illegittima per la normativa CE vigente (Regolamento CE 1370/2007). Atteso, dunque, che la scrivente non è legittimata - finché tale concessione sarà vigente e salva eventuale autorizzazione della Regione ad oggi non intervenuta - ad autodeterminare il canone di accesso alla rete, e quindi a richiederlo ed incassarlo da eventuali terzi richiedenti, viene meno la richiamata finalità principale attribuita al PIR stesso. Sicché, anche sotto questo profilo, dalla sua omessa o tardiva pubblicazione non può in nessun caso derivare una violazione della disciplina di accesso ed utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;*
- *“per mero scrupolo di cautela, tenendo conto della sanzione già ricevuta da codesta Autorità in riferimento al PIR 2020 e quindi anche per evitare di incorrere reiteratamente in comportamenti potenzialmente contrastanti con l’interpretazione normativa dell’Autorità nelle more di un eventuale accertamento giudiziale della lesività o meno della propria condotta, ha avviato con RFI un percorso negoziale per l’affidamento dello svolgimento delle funzioni essenziali del gestore della infrastruttura ex art. 11 comma 11 cit. d.lgs. nonché, contestualmente, per l’assistenza tecnica necessaria per la redazione del PIR (art.6 della convenzione)”;*

VISTE

la nota prot. ART n. 11410/2021, del 22 luglio 2021, e la nota di riscontro della Società del 13 agosto 2021, assunta agli atti dell’Autorità, in pari data, con prot. ART n. 12640/2021;

VISTE la nota prot. ART n. 12800/2021, del 19 agosto 2021, e la nota di riscontro della Società del 2 settembre 2021, assunta agli atti dell'Autorità, in pari data, con prot. ART n. 13353/2021;

VISTA la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alla violazione contestata ed in particolare che:

- l'articolo 14 e, in particolare, i commi 1 e 5, del menzionato decreto legislativo prevedono che *“1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete (di seguito anche: PIR), provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione. (...) 5. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in lingua italiana ed in un'altra delle lingue ufficiali dell'Unione almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura”*;
- la 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”*;
- ai sensi del succitato articolo 14, comma 5, del decreto legislativo n. 112/2015, la pubblicazione del PIR deve avvenire almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura per l'orario di servizio cui si riferisce lo stesso PIR;
- il PIR rappresenta 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;

- dalla documentazione agli atti risulta, con riguardo al PIR 2021, la violazione da parte della Società degli obblighi normativi di cui all'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015, poiché TUA non ha provveduto nei termini di legge ad elaborare e pubblicare il PIR 2021, contenente le condizioni di accesso all'infrastruttura e ai servizi connessi valevoli nel corso dell'orario 2020-2021, da portare a conoscenza delle imprese ferroviarie e dei richiedenti capacità, né ha provveduto alla pubblicazione entro l'avvio dell'orario di servizio 2020-2021, fissato, dall'Allegato III del decreto legislativo n. 112/2015, alla mezzanotte del secondo sabato di dicembre; a tutt'oggi, la violazione risulta ancora in atto;
- è, infatti, infondata l'argomentazione della Società che essa sia esclusivamente soggetta alla normativa *de qua* solo in quanto ai principi; infatti, come previsto dallo stesso articolo 1, comma 4, del menzionato decreto legislativo n. 112/2015, “[*l*]e reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione [...], sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto”. Il legislatore nazionale, quindi, nel recepire la Direttiva Rifusione, ha disposto che le reti regionali rientranti nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 112/2015 debbano essere regolate sulla base dei principi enunciati dalla Direttiva medesima oltre che in forza del decreto legislativo stesso. Ciò risulta ancora più chiaro dal D.M. 5 agosto 2016, adottato ai sensi dell'articolo 1, comma 6, del menzionato decreto legislativo n. 112/2015, mediante cui sono state individuate le reti ferroviarie “*rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112*”, alle quali risultano, quindi, puntualmente estesi gli obblighi previsti dal medesimo decreto, ivi incluso l'obbligo a carico del gestore dell'infrastruttura di redigere il PIR;
- pure irrilevante è l'argomentazione relativa all'interpretazione dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015, ossia che “*l'identificazione tra mancata adozione del PIR 2021 e l'accertamento di violazioni in tema di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura sia meramente presuntiva e non rispondente al tenore letterale della norma sanzionatoria*; 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, infatti, *“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 la Società, quando afferma che la violazione non si sia compiuta, in considerazione della circostanza che *“nessuna richiesta di tracce è pervenuta a questa società da imprese terze, né tantomeno risultano formulati esposti da parte loro, indirizzati a codesta Autorità, che lamentano una presunta violazione delle condizioni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura”*; infatti, la soggezione all'obbligo di pubblicazione del PIR discende, in maniera chiara e priva di eccezioni, dall'articolo 14 del succitato decreto legislativo n. 112/2015, a nulla rilevando né la maggiore o minore attrattività di un'infrastruttura ferroviaria nei confronti di richiedenti capacità attuali e/o potenziali, né le condizioni ed eventuali limitazioni di accesso alla stessa, né, infine, le modalità di svolgimento del servizio. Bensì, rileva esclusivamente che la rete ferroviaria per cui si procede ricada nell'ambito soggettivo di applicazione del detto decreto legislativo. Tale ambito soggettivo di applicazione coincide con l'inclusione nell'elenco recato dal D.M. 5 agosto 2016. Nel caso di TUA, la rete ferroviaria gestita dalla Società e la società stessa risultano inclusi in tale elenco e, conseguentemente, è soggetta all'obbligo di redazione del PIR;
- parimenti inconferente è l'argomentazione che la Società, essendo vincolata al rispetto del contratto di concessione con la Regione Abruzzo, non potrebbe fissare unilateralmente canoni o pedaggi per l'uso della rete, atteso che tale finalità, anorché importante, non è la sola che la pubblicazione del PIR persegue;
- infine, non assume rilevanza, ai fini dell'accertamento della violazione, l'asserita limitata offensività della violazione; tale aspetto, infatti, pur potendo essere valorizzato in sede di quantificazione della sanzione, non può valere ad escludere in radice la sussistenza dell'infrazione, poiché la scelta operata dal legislatore, nel redigere la disposizione portante l'obbligo

di pubblicazione del PIR, è chiara nel far ritenere che, come già 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;

CONSIDERATO

che, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera d), del decreto legislativo n. 112/2015 *"in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione"*;

TENUTO CONTO

che, con delibera dell'Autorità n. 215/2020, del 17 dicembre 2020, notificata in pari data con prot. ART n. 20023/2020, è stata accertata, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., la violazione dell'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per non aver elaborato e pubblicato il Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2020, e conseguentemente è stata irrogata ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del menzionato decreto legislativo n. 112/2015, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 2.500,00 (duemilacinquecento/00);

RITENUTO

pertanto, di accertare, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., la violazione dell'articolo 14 commi 1 e 5, del decreto legislativo n. 112/2015 e, conseguentemente, di procedere all'irrogazione della 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 1.000.000,00, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015, fatto in ogni caso salvo l'articolo 37, comma 14, lettera d), del medesimo decreto legislativo n. 112/2015, in forza del quale *"in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), [l'organismo di regolazione provvede] ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione"*;

CONSIDERATO

altresì, quanto riportato nella relazione istruttoria in riferimento alla determinazione dell'ammontare della sanzione, in considerazione dell'articolo 14 del Regolamento sanzionatorio e delle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, e in particolare che:

1. ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 689/1981, la sanzione da irrogare alla Società per la violazione accertata deve essere commisurata, all'interno dei limiti edittali individuati da legislatore, *"alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche"*;
2. per quanto attiene alla gravità della violazione, pur rilevando la ridotta estensione territoriale della condotta, e quindi la sua limitata offensività,

rilevano, altresì, sia la piena consapevolezza della violazione da parte dell'agente, essendo stata TUA già sanzionata per la medesima violazione relativa al PIR 2020, sia la significativa durata della violazione, posto che la pubblicazione non è avvenuta neanche nei termini dell'allegato III del decreto legislativo n. 112/2015 e risulta tutt'ora in atto, sia, infine, la circostanza che la mancata predisposizione del PIR ha concorso a determinare il mancato rispetto del termine di legge per l'assegnazione delle funzioni essenziali, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *b-septies*), del decreto legislativo n. 112/2015, ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale, in adempimento dell'obbligo disciplinato dall'articolo 11, comma 11, del decreto legislativo n. 112/2015 (cfr. prot. ART n. 8990/2021, del 4 giugno 2021);

3. non risulta posta in essere alcuna azione volta all'eliminazione o all'attenuazione delle conseguenze della violazione;
4. sussiste la reiterazione, essendo stata accertata, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., la violazione dell'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento al PIR 2020 (v. delibera n. 215/2020);
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 2020, pari ad euro 104.804.717 (centoquattromilionioottocentoquattromilasettecentodiciassette/00) ed un utile di euro 17.385 (diciassettemilatrecentoottantacinque/00) (cfr. prot. ART n. 13353/2021);
6. ai fini della quantificazione della sanzione è necessario considerare il fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'anno 2020, 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 considerare anche i ricavi da corrispettivo, riferiti all'anno 2020, del Contratto di servizio, riconosciuti dalla Regione Abruzzo, per la gestione dell'infrastruttura, pari a euro 4.250.000,00 (quattromilioniduecentocinquantamila/00), come indicato dalla Società stessa, nella propria nota prot. ART n. 12640/2021;
7. per le considerazioni su esposte e sulla base linee guida, risulta congruo: i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 9.000,00 (novemila/00); ii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna riduzione; iii) applicare, sul predetto importo base, la maggiorazione di euro 2.250,00 (duemiladuecentocinquanta/00) per la reiterazione della violazione; iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa

pecunaria nella misura di euro 11.250,00
(undicimiladuecentocinquanta/00);

RITENUTO pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 11.250,00 (undicimiladuecentocinquanta/00);

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la violazione, da parte di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., dell'articolo 14, commi 1 e 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento al Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2021;
2. è irrogata, nei confronti di Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del menzionato decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, una sanzione amministrativa pecunaria di euro 11.250,00 (undicimiladuecentocinquanta/00);
3. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento tramite versamento da effettuarsi,
 - mediante 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. 126/2021";
 - alternativamente, tramite l'utilizzo del servizio PagoPA, disponibile nella sezione "Servizi online PagoPA" (al link <https://autorita-trasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo causale: "sanzione amministrativa delibera n. 126/2021";
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 Società Unica Abruzzese di Trasporto S.p.A. e pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 23 settembre 2021

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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