

Delibera n. 139/2021

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 55/2021, del 22 aprile 2021, nei confronti di Italy Rail S.r.l. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'art. 37, comma 14, lettera a), del D.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione della misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, del 30 settembre 2019.

L'Autorità, nella sua riunione del 21 ottobre 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) e, in particolare il comma 2, lettera a), ai sensi del quale 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 e, in particolare:

- l'articolo 1, paragrafo 2, ai sensi del quale *“La presente direttiva si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali”*;
- l'articolo 13, paragrafo 9, ai sensi del quale *“In base all'esperienza degli organismi di regolamentazione e degli operatori degli impianti di servizio e in base alle attività della rete [...] la Commissione può adottare misure che stabiliscono nei dettagli la procedura e i criteri da seguire per l'accesso ai servizi prestati nel quadro degli impianti di servizio di cui all'Allegato II, punti da 2 a 4”*;

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:

- l'articolo 4, paragrafo 1, ai sensi del quale *“Gli operatori degli impianti di servizio elaborano una descrizione di questi per gli impianti di servizio e i servizi di cui sono responsabili”*;
- l'articolo 4, paragrafo 2, ai sensi del quale *“La descrizione dell'impianto di servizio comprende come minimo le seguenti informazioni, nella misura in cui ciò sia prescritto dal presente regolamento [...] d) una descrizione di tutti i*

servizi ferroviari che sono prestati nell'impianto e della loro natura (di base, complementari o ausiliari)";

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)"* come modificato dal d.lgs. 23 novembre 2018, n. 139 (di seguito anche: *"D. Lgs. 112/2015"*), e in particolare:

- l'articolo 1, comma 1, lett. a), ai sensi del quale: *"Il presente decreto disciplina [...] le regole relative all'utilizzo ed alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia";*
- l'articolo 1, comma 4, ai sensi del quale: *"Le 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 ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, 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";*
- l'articolo 1, comma 5, ai sensi del quale: *"Per le reti di cui al comma 4, le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, sono svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE e dal presente decreto";*
- l'articolo 3, comma 1, lettera ss), che definisce l'impianto raccordato come *"l'impianto di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo";*
- l'articolo 13, comma 13, ai sensi del quale *"Le procedure e 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'art. 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio";*
- l'articolo 37, comma 14, lettera a), ai sensi del quale: *"L'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: [...] a) in caso 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";

- 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");
- 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: "Linee guida");
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 130/2019 del 30 settembre 2019, recante "*Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"*" e il relativo Allegato A, che ne forma parte integrante e sostanziale, e in particolare:
- il punto 2, lettera e), ai sensi del quale si intende per "*impianto interconnesso: l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, interconnesso direttamente o indirettamente all'infrastruttura ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss)*";
 - il punto 1 della misura 3, ai sensi del quale: "*Le misure di regolazione di cui al presente atto si applicano a tutti gli operatori degli impianti di servizio interconnessi alle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 4, del d.lgs. 112/2015 (di seguito anche: gli operatori), tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione (di seguito anche: i fornitori) dei servizi svolti negli stessi. Sono inoltre soggetti alle presenti misure di regolazione i gestori dell'infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all'infrastruttura ferroviaria"*;
 - il punto 3 della misura 3, ai sensi del quale: "*Entro 120 giorni dalla data di pubblicazione del presente atto di regolazione, i gestori di impianti interconnessi devono notificare, sulla base delle istruzioni operative che saranno pubblicate dall'Autorità sul proprio sito web entro 30 giorni dalla suddetta data di pubblicazione, la propria dichiarazione di appartenenza o non appartenenza all'ambito di applicazione di cui alla Misura 3"*;
 - il punto 17, ai sensi del quale: "*Per la violazione delle misure del presente atto trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 37, comma 14, del d.lgs. 112/2015"*;
- VISTA** la nota prot. ART n. 13583/2019, del 28 ottobre 2019, con la quale è stato richiesto a Italy Rail S.r.l. (di seguito: "Società" o "IR"), in qualità di gestore di impianto di servizio interconnesso alle reti ferroviarie, di notificare, nel termine previsto, la dichiarazione di cui al punto 3 della misura 3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019;

- VISTE** le note prott. ART n. 2647/2020, del 18 febbraio 2020, e n. 4760/2020, del 25 marzo 2020, con le quali la Società è stata sollecitata ad effettuare la dichiarazione di cui alla misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019;
- VISTA** la nota prot. ART n. 19821/2020, del 14 dicembre 2020, con la quale IR – non avendo ancora provveduto a trasmettere la citata dichiarazione, nonostante i ripetuti solleciti - è stata diffidata ad adempiere alla misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019 entro il termine ultimo del 9 gennaio 2021;
- RILEVATO** che tutte le suddette note di sollecito rivolte a Italy Rail S.r.l. sono rimaste prive di effetti;
- VISTA** la documentazione agli atti dell'Autorità e, in particolare, la nota di Ferrovie Emilia Romagna S.r.l. (di seguito: "FER") acquisita con prot. ART n. 1675/2019, del 18 febbraio 2019, da cui risulta che Italy Rail S.r.l., gestisce una officina sita in Guastalla (RE) interconnessa con la linea ferroviaria gestita da FER;
- VISTA** la delibera n. 55/2021, del 22 aprile 2021, notificata con nota prot. ART n. 5213/2021, di pari data, con la quale è stato avviato nei confronti di Italy Rail S.r.l., nella sua qualità di gestore di impianto interconnesso, un procedimento per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del D. Lgs. 112/2015, per non aver provveduto a notificare all'Autorità la dichiarazione di appartenenza all'ambito di applicazione del citato atto di regolazione, così come disposto dalla misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019;
- VISTA** la memoria difensiva presentata dalla Società e acquisita con prot. ART n. 8240/2021, del 20 maggio 2021, con la quale la suddetta, *inter alia*:
- ha rappresentato che *"motu proprio l'ente stesso ha procrastinato le incombenze di notifica al 21/05/2021 come si può ben leggere al seguente link: <https://www.autorita-trasporti.it/sondaggi/notifica-delle-dichiarazioni-di-appartenenza-o-non-appartenenza-allambito-di-applicazione-della-delibera-n-130-2019/> ed allegato al presente atto (doc. 1)";*
 - ha precisato che *"dalla documentazione, parziale, fornita appare chiaro che stante la serie di subconcessioni in atto ed in RINNOVAMENTO [sic] non sia stato possibile ad ITALY RAIL [sic] fornire in modo preciso e corretto quanto richiesto dalla AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI [sic]. La stessa DINAZZANO PO [sic] con riscontro del 30/03/2021 ha fatto esplicito riferimento a trattative in corso con un buon esito";*
 - ha chiesto che *"ITALY RAIL S.R.L [sic] venga rimessa in termini in quanto sussiste una proroga emanata dalla stessa AUTORITA' [sic]" e che "[s]tante la non chiarezza da parte di rapporti giuridici ancora non definiti tra le parti interessate si chiede la rimessione in termini e l'annullamento in autotutela" o, in via subordinata, che "venga comminata la sanzione nel minimo editale stante l'impossibilità di ITALY RAIL S.R.L. [sic] di fornire in maniera completa ed*

esaustiva le informazioni richieste in quanto erano e sono ancora pendenti le trattative per il rinnovo della subconcessione”;

VISTA

l'integrazione alla memoria difensiva sopra indicata, acquisita con prot. ART n. 9922/2021, del 23 giugno 2021, con la quale la Società, *“esaminati i documenti inviati”* dall'Autorità in esito alla propria istanza di accesso agli atti, e rinviando alla memoria prot. ART 8240/2021, ha rappresentato di trovarsi ancora in una situazione *“di limbo giuridico”*, come risulterebbe confermato dalla documentazione di FER. In proposito, IR ha eccepito, in particolare, che *“lo stesso contratto appare subjudice”*, tale per cui non conferente risulterebbe l'affermazione contenuta nella raccomandata del 29/03/2021 da parte di FER, in cui si sostiene che *“sono tutt'ora in essere le attività di negoziazione del contratto per un suo rinnovo”*. IR, si evidenzia nella memoria, invocando il principio di trasparenza di cui al Considerando n. 4 del Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, è un soggetto terzo che potrebbe essere successivamente non confermato, dal sub-concedente Dinazzano Po S.p.A. (di seguito: “DP”), nel possesso dei beni oggetto del contratto depositato nel fascicolo;

VISTE

le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto comunicate in data 15 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. 11115/2021;

RILEVATO

che la Società, a seguito della nota di cui sopra, non ha presentato memorie difensive;

VISTA

la nota prot. ART n. 11495/2021 del 26 luglio 2021 con la quale, ai sensi dell'arti. 11 del Regolamento sanzionatorio, Italy Rail S.r.l. ha richiesto audizione finale innanzi al Consiglio dell'Autorità.

VISTO

il verbale dell'audizione del 7 ottobre 2021 di Italy Rail S.r.l (acquisito al prot. ART n. 15811, del 11 ottobre 2021), convocata, innanzi al Consiglio dell'Autorità, con nota prot. ART 14128/2021, del 15 settembre 2021, nel corso della quale la Società ha sostanzialmente ribadito quanto già rappresentato con la citata memoria difensiva ed integrativa, precisando inoltre, a seguito di specifica domanda, che la stessa attualmente è operativa;

VISTA

la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella suddetta relazione e, in particolare, che:

1. Dalla documentazione agli atti risulta che Italy Rail S.r.l. ha violato la disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, avendo mancato di ottemperare alla misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, in quanto non ha provveduto nei termini previsti a notificare all'Autorità la dichiarazione di appartenenza o non appartenenza all'ambito di applicazione del citato atto di regolazione.

2. In proposito, giova evidenziare preliminarmente come la misura 3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, seppur intesa quale adempimento di carattere formale, contempla un obbligo di carattere sostanziale in capo ai gestori di impianti interconnessi in quanto propedeutica all'applicazione delle misure di regolazione concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari. In particolare, il punto 3 della misura 3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, nella parte in cui richiede al gestore di un impianto interconnesso di fornire la dichiarazione di appartenenza o non appartenenza entro un termine certo, contempla un adempimento necessario e propedeutico all'applicazione delle misure adottate con la medesima delibera nonché all'attivazione delle funzioni istituzionali dell'Autorità.
3. In forza di quanto previsto dalla citata misura, la Società, in qualità di gestore di impianto interconnesso, era tenuta - considerando anche le ripetute sollecitazioni dell'Autorità in tal senso (cfr. da ultimo la diffida prot. ART 19821/2020, con termine fissato al 9 gennaio 2021) - a trasmettere la dichiarazione di appartenenza o non appartenenza all'ambito di applicazione della delibera n. 130/2019, come previsto dalla misura 3, punto 3. A detto obbligo dichiarativo IR non risulta, invece, aver adempiuto.
4. Erra, sul punto, la Società laddove nella memoria prot. ART 8240/2021, nel richiamare la pagina del sito web dell'Autorità allegata dalla stessa IR, sostiene che il termine di adempimento alla misura 3, punto 3, sarebbe stato prorogato d'ufficio al 21 maggio 2021. Il termine per l'effettuazione delle notifiche riportato nella pagina web allegata, stabilito in ragione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, e quale risulta da una semplice lettura della stessa, è, difatti, il "21 maggio 2020" (sottolineatura aggiunta) e non il 21 maggio 2021, come invece sostiene Italy Rail S.r.l. Si aggiunga, che nella medesima pagina è chiaramente indicato che *"I soggetti destinatari della diffida prot. ART 19821/2020 del 14 dicembre 2020 [tra cui IR] devono ottemperare effettuando le notifiche **entro il termine del 9 gennaio 2021**"* (enfasi in originale). In ragione di dette puntuali indicazioni, e atteso che la Società è risultata destinataria di più solleciti da parte dell'Autorità e da ultimo proprio della diffida prot. ART 19821/2020, è da ritenersi chiaro e non controvertibile che Italy Rail s.r.l. fosse tenuta all'adempimento dichiarativo di cui alla misura 3, punto 3.
5. In proposito, peraltro, infondato risulta l'argomento con cui la Società, nelle proprie memorie difensive, afferma che la mancata dichiarazione sarebbe ascrivibile alla situazione di "*limbo giuridico*" nel quale la Società verserebbe a fronte di un'attività di negoziazione del contratto di concessione tra FER e DP e del contratto di subconcessione tra DP e la stessa IR tuttora in corso. Al riguardo, si osserva infatti che, anche a voler accogliere la tesi di IR (tesi peraltro smentita dal concedente e dal sub-concedente nel corso del procedimento), va comunque considerato che all'atto della pubblicazione della delibera n. 130/2019, IR era a pieno titolo il gestore dell'officina di Guastalla. Il contratto di subconcessione con DP (prot. ART 3301/2021 del 15 marzo 2021), difatti, alla luce di quanto previsto

all'articolo 5 del suddetto atto, è venuto a scadenza il 14 ottobre 2020, ossia più di un anno dopo la pubblicazione della delibera n. 130/2019. Tanto considerato, IR era, *ratione tempore*, tenuta alla dichiarazione in oggetto.

6. Che il rapporto contrattuale con IR sia stato comunque prorogato di fatto è stato poi espressamente dichiarato tanto da FER quanto da DP. Alla richiesta di chiarimenti di cui alla nota prot. ART n. 3683, del 23 marzo 2021 – trasmessa a FER, DP e IR – con cui si chiedeva alle tre Società di fornire riscontri circa l'eventuale rinnovo del contratto di concessione e del contratto di subconcessione, scaduti, ovvero circa la sussistenza di eventuali rapporti contrattuali di fatto, in forza dei quali IR risulterebbe tuttora gestore dell'impianto di servizio sito in Guastalla, tanto FER (prot. ART n. 3948/2021, del 30 marzo 2021), quanto DP (prot. ART n. 3958, del 30 marzo 2021) hanno infatti risposto che entrambi i contratti devono ritenersi, nelle more del rinnovo, tuttora efficaci, in quanto in regime di proroga. Come precisato da DP, difatti, *“della reciproca volontà di addivenire ad un rinnovo dell'atto si fa presente che nessuna delle parti ha esercitato il diritto di recesso previsto in subconcessione e gli obblighi derivanti dalla detenzione e godimento del bene vengono regolamentati conformemente al testo a suo tempo sottoscritto dalle Parti”*, circostanza dalla quale si desume che, in assenza di manifestazione di volontà contraria, i rapporti contrattuali tra concedente/sub-concedente e sub-concessionario hanno continuato, in regime di proroga, ad essere regolati di fatto in base a quanto ivi previsto. Predetta circostanza trova altresì conferma da quanto dichiarato dalla società nel corso dell'audizione innanzi al Consiglio avendo in tale occasione confermato che attualmente la stessa gestisce l'impianto di servizio.

RITENUTO

pertanto, in relazione alle contestazioni formulate nella delibera n. 55/2021, di accertare la violazione da parte di Italy Rail S.r.l. della misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, non avendo provveduto la suddetta Società, entro i termini previsti, a notificare all'Autorità la dichiarazione di appartenenza all'ambito di applicazione del citato atto di regolazione;

RITENUTO

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;

CONSIDERATO

quanto riportato nella relazione istruttoria in relazione alla determinazione dell'ammontare della sanzione, e in considerazione dell'articolo 14 del Regolamento sanzionatorio e delle Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, e in particolare che:

1. l'articolo 11 della legge n. 689/81 prevede che la quantificazione della sanzione sia effettuata in applicazione dei seguenti criteri: a) gravità della violazione; b)

- opera svolta dall'agente per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; c) personalità dell'agente; d) condizioni economiche dell'agente;
2. sotto il profilo della gravità della violazione, rileva la circostanza per cui la Società, nonostante le ripetute comunicazioni, non ha adempiuto nei termini previsti agli obblighi informativi definiti dalla misura 3, punto 3 della delibera n. 130/2019, impedendo, di fatto, l'attivazione delle funzioni di vigilanza previste dall'attività regolatoria;
 3. con riferimento alle azioni poste in essere dall'agente volte all'eliminazione o all'attenuazione delle conseguenze della violazione si evidenzia che, solo successivamente alla comunicazione delle risultanze istruttorie (avvenuta con nota prot. ART/11115 del 15/07/2021), con nota prot. ART n. 11275/2021, del 20 luglio 2021, sostituita con successiva nota prot. ART n. 11437/2021, del 23 luglio 2021, la Società ha trasmesso la dichiarazione prevista dalla misura 3, punto 3 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, consentendo così all'Autorità di avviare le correlative verifiche; invero, con riferimento ai contenuti della dichiarazione, è opportuno evidenziare come gli stessi saranno valutati nell'ambito dell'attività di vigilanza sull'osservanza della richiamata delibera n. 130/2019;
 4. riguardo alla personalità dell'agente, non risultano a carico di Italy Rail S.r.l. precedenti provvedimenti sanzionatori per la medesima violazione;
 5. in relazione alle condizioni economiche, dal bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 risulta un valore dei ricavi, delle vendite e delle prestazioni pari ad euro 1.859.271;
 6. ai fini della quantificazione della sanzione bisogna 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; In proposito, dal bilancio di esercizio riferito al 2020 risulta che l'ammontare dei ricavi per l'attività avente ad oggetto prestazione di servizi corrisponde, per il suddetto esercizio, ad euro 1.716.933;
 7. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, risulta congruo: i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 2.500,00 (duemilacinquecento/00); ii) applicare sul predetto importo la riduzione di euro 500,00 (cinquecento/00) in relazione all'attività svolta dall'agente al fine di eliminare e attenuare le conseguenze della violazione; (iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 2.000,00 (duemila/00);

RITENUTO

pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 2.000,00 (duemila/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 Italy Rail S.r.l. della misura 3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019, del 30 settembre 2019;
2. è irrogata, nei confronti di Italy Rail S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 2.000,00 (duemila/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. 139/2021";
 - alternativamente, tramite l'utilizzo del servizio PagoPA, disponibile nella sezione "Servizi on-line PagoPA" (al link <https://autorita-trasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo causale: "sanzione amministrativa delibera n. 139/2021";
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 Italy Rail S.r.l. 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, 21 ottobre 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente

ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)