

Delibera n. 166/2021

Procedimento avviato con delibera n. 80/2021, del 3 giugno 2021, nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione del punto 3 della delibera n. 194/2020, del 3 dicembre 2020.

L'Autorità, nella sua riunione del 1° dicembre 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;
- 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;
- 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 decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 138, 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 b-septies), ai sensi del quale “[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] b-septies) funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura: l'adozione di decisioni relative all'assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l'assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l'adozione di decisioni relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall'organismo di regolazione, ai sensi, in particolare, degli articoli 17 e 26 del presente decreto”;

- l'articolo 11, comma 11, ai sensi del quale “[i] gestori di infrastrutture ferroviarie regionali di cui all'articolo 1, comma 4, nel caso in cui entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall'impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedono, entro i successivi novanta giorni, ad affidare le funzioni essenziali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b-septies), ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie [...]”;

- l'articolo 11-ter, comma 2, ai sensi del quale “[i]l gestore dell'infrastruttura mantiene il potere di vigilanza relativamente all'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), e ne ha la responsabilità. Le entità che svolgono le funzioni essenziali si conformano agli articoli 11, 11-bis e 11-quater”;

- l'articolo 14, comma 1, ai sensi del quale “[i]l 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”;

- l'articolo 17, commi 1 e 2, ai sensi del quale “1. Fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non

discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'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, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 18, il gestore dell'infrastruttura provvede a che il sistema di imposizione dei canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la rete”;

- 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 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”*, che, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 1, comma 6, del d.lgs. 112/2015, individua le reti ferroviarie di cui al citato comma 4 del medesimo articolo;
- VISTA** la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- 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. 194/2020, del 3 dicembre 2020, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da Gruppo*

Torinese Trasporti S.p.A. – Infrastruttura, nonché relative all’elaborazione della proposta tariffaria riferita a canoni e corrispettivi” e il relativo Allegato A, che ne forma parte integrante e sostanziale, e in particolare:

- il punto 3 del dispositivo della delibera, ai sensi del quale: *“per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente riportate, Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. trasmette all’Autorità entro il 31 marzo 2021, per le valutazioni di competenza:*
 - a) *la proposta tariffaria relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall’orario di servizio 2021-2022, elaborata e sottoscritta dall’organismo di allocazione a seguito di adeguata consultazione dei soggetti interessati, ed in particolare della Regione Piemonte, tenuto conto di quanto precisato nell’allegato A alla presente delibera;*
 - b) *la documentazione relativa all’avvenuta consultazione sulla proposta di cui alla lett. a);*
 - c) *la pertinente documentazione, afferente alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, nonché dei corrispettivi per i servizi ad essa connessi”;*
- la prescrizione 6.3.11 dell’Allegato A, ai sensi della quale: *“Entro il 30 giugno 2021, il GI pubblica un aggiornamento straordinario del PIR 2022, contenente i valori economici di cui alla proposta tariffaria formulata ai sensi delle prescrizioni di cui al presente capitolo, all’esito positivo della verifica di conformità effettuata dall’Autorità”;*

VISTA la nota prot. ART n. 3941/2021, del 30 marzo 2021 con la quale, a ridosso del termine di adempimento, Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. (di seguito anche “GTT” o “Società”) ha richiesto la proroga del termine di trasmissione documentale di cui al punto 3 della delibera n. 194/2020 e, contestualmente, ha proposto il 20 luglio 2021 quale nuovo termine;

VISTA la nota prot. ART n. 4939/2021, del 20 aprile 2021 con la quale è stato comunicato a GTT il rigetto della richiesta di proroga in considerazione sia della necessità di pubblicare entro il mese di giugno 2021 l’aggiornamento straordinario del PIR 2022 contenente la proposta tariffaria, previa verifica di conformità da parte dell’Autorità, sia delle tempistiche necessarie per le attività istruttorie finalizzate ad accertare detta conformità;

VISTA la nota prot. ART n. 6021/2021, del 28 aprile 2021 con la quale la Società ha richiesto un incontro *“nel quale poter rappresentare la soluzione che si intende adottare”* in riferimento alle prescrizioni di cui alla delibera n. 194/2020, riferite alle attività di formulazione della proposta tariffaria per l’orario di servizio 2021/2022;

VISTA la nota prot. ART n. 8175/2021, del 19 maggio 2021 con la quale GTT, a seguito dell’incontro svoltosi in data 12 maggio 2021, ha rappresentato, *inter alia*, le

difficoltà operative connesse al percorso di regolazione tracciato dall'Autorità con la delibera n. 194/2020;

VISTA la delibera n. 80/2021, del 3 giugno 2021, notificata con nota prot. ART n. 8957/2021, di pari data, con la quale è stato avviato nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura della linea interconnessa Canavesana, un procedimento per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 112/2015, per non aver provveduto a trasmettere all'Autorità la proposta tariffaria, corredata dalla pertinente documentazione, relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2021/2022, entro il termine del 31 marzo 2021;

VISTA la nota del 30 giugno 2021 (prot. ART n. 10310/2021, del 1° luglio 2021) con la quale la Società, in violazione del termine fissato dal punto 3 della delibera n. 194/2020, ha trasmesso all'Autorità la proposta tariffaria, e la pertinente documentazione, relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2021/2022;

VISTA la nota del 30 giugno 2021 (prot. ART n. 10306/2021, del 1° luglio 2021) con la quale la Società, a seguito della tardiva trasmissione della proposta tariffaria, ha comunicato all'Autorità l'avvenuta pubblicazione dell'aggiornamento straordinario di giugno del PIR 2022, contenente le quantificazioni di canoni e corrispettivi per l'accesso all'infrastruttura ed ai servizi ad essa connessi;

VISTA la nota del 2 luglio 2021 (prot. ART n. 10437/2021, di pari data) con la quale la Società ha presentato, nelle more del termine assegnato, una memoria nella quale ha evidenziato che:

- *“Con Accordo (ottobre 2020) tra la Regione Piemonte, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. sono state affidate a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. le funzioni essenziali di cui all'art. 3, comma 1, lettera b-septies del D.Lgs. del 15/07/2015, n. 112, relativamente alla Ferrovia Canavesana in concessione a Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.”;*

- *“A seguito di procedura di gara indetta dall'Agenzia della Mobilità Piemontese il servizio di trasporto relativo al Nodo ferroviario di Torino veniva affidato a Trenitalia S.p.A.”;*

- *“Dal 01/01/2021 Trenitalia ha assunto la gestione del servizio di trasporto della Ferrovia Canavesana, mentre GTT prosegue nella gestione della infrastruttura della Ferrovia canavesana e dell'infrastruttura e del servizio di trasporto della Ferrovia Torino-Ceres che al termine della realizzazione del passante ferroviario sarà assunta anche quest'ultima da Trenitalia”;*

- *“Ben si comprende che in tale quadro GTT stia, di fatto, dismettendo l'attività inerente le Ferrovie, di conseguenza tale processo viene a costituire una sorta di criticità anche nella gestione degli adempimenti”;*
- *“GTT in data 16/06/2021 ha trasmesso, con nota prot. 5638-2021/15269, indirizzato a Rete Ferroviaria Italiana (Allocation Body) e, per conoscenza, a Codesta Autorità di Regolazione, le informazioni necessarie alla determinazione dei canoni di accesso e di utilizzo della infrastruttura ferroviaria. In particolare, è stato trasmesso il documento: "Metodologia e rendicontazione di contabilità regolatoria predisposta in ottemperanza alla delibera n. 194 del 03/12/2020 dall'Autorità di Regolazione dei trasporti per l'esercizio chiuso al 31/12/2019. Pacchetto minimo di accesso e servizi di impianto”;*
- *“In data 30/06/2021 è pervenuta da RFI - Allocation Body - nota prot. RFI.DCO/PEC/P/2021/0001554 la relazione contenente la proposta tariffaria relativa ai servizi inclusi nel PMdA - Pacchetto Minimo di Accesso - applicando i criteri di calcolo di cui alla delibera ART n. 96/2015, nonché la proposta tariffaria relativa ai servizi extra PMdA”;*
- *“In data 30/06/2021, con nota prot. 16232-21, Proposta Tariffaria orario di Servizio 2021-2022, è stata trasmessa a Codesta Autorità, in ottemperanza alla prescrizione della Delibera ART 194/2020, la relazione metodologica con allegato la nota prot. RFI.DCO/PEC/P/2021/0001554 di cui sopra”;*
- *“In data 30/06/2021, con nota prot. 15269-21/16308, è stata trasmessa anche a Codesta Autorità la certificazione dei dati economici presi a base per la valutazione della proposta tariffaria, redatta dalla Società di Revisione incaricata”;*
- *“I dati relativi alla proposta tariffaria ricevuti da RFI sono stati recepiti nell'aggiornamento straordinario del PIR 2022 e nella prima bozza del PIR 2023, entrambi pubblicati nei termini (30/08/2021)”;*
- *“La pubblicazione dell'aggiornamento straordinario del PIR per la data del 30/06/2021, stabilita dall'ART, non è prevista dalla disciplina in materia di pubblicazione del PIR e, di fatto, non reca pregiudizio ai diritti di accesso degli operatori, in quanto spirati i termini per la presentazione delle tracce per l'orario successivo a quello in vigore e per l'adeguamento Intermedio. Il fatto che GTT abbia a suo tempo richiesto una proroga dei termini per la trasmissione dei documenti di cui sopra - e comunque che non abbia trasmesso i documenti entro il 31/03/2021 - avrebbe comunque permesso a Codesta Autorità di svolgere le proprie funzioni e la pubblicazione dell'aggiornamento straordinario del PIR sarebbe comunque avvenuta prima del cambio di orario e, quindi, dell'entrata in vigore effettiva del PIR 2022 nei termini stabiliti dal D.Lgs. n. 112/2015. Allo stato, avendo comunque GTT, come sopra riferito, pubblicato l'aggiornamento straordinario del PIR nel quale sono riportate le tariffe definite dall'Allocation Body sulla base della contabilità*

regolatoria consegnata da GTT ed essendo ancora possibile per Codesta Autorità espletare le proprie funzioni, si ritiene che sussistano le condizioni per l'archiviazione del procedimento, non ravvisandosi alcun elemento di violazione delle disposizioni in materia di accesso all'infrastruttura”;

- “Nell'ambito dei prospetti Informativi è contenuta la proposta tariffaria che è stata determinata sulla base di criteri contabili oggettivi presentati, ultimo quello relativo al 2019, ed è compatibile anche rispetto a valutazioni operate nell'ambito della gara espletata dall'Agenzia della Mobilità Metropolitana per l'affidamento della gestione del servizio, affidato - in esito alla gara – a Trenitalia S.p.A. Non ricorre pertanto il presupposto per l'applicazione della sanzione di cui all'art. 37, comma 14, lett. a) del D.Lgs. 112/2015”;

VISTA la nota dell’Autorità del 2 agosto 2021 (prot. ART n. 11926/2021, di pari data) con la quale, a seguito della pubblicazione dell’aggiornamento di giugno 2021 del PIR 2022, è stato prescritto a GTT di *“ripubblicare un aggiornamento straordinario del PIR 2022, da cui siano stralciati tutti gli elementi di testo e numerici relativi alle condizioni economiche per l’accesso all’infrastruttura ed ai servizi di competenza, riferiti all’orario di servizio 2021-2022, in mancanza di relativo giudizio di conformità alla citata delibera n. 194/2020 da parte dell’Autorità”;*

VISTA la nota del 3 settembre 2021 (prot. ART n. 13432/2021, di pari data) con la quale la Società, a seguito delle indicazioni ricevute, ha informato l’Autorità di aver provveduto ad effettuare l’aggiornamento straordinario del PIR, stralciando tutti gli elementi di testo e numerici relativi alle condizioni economiche per l’accesso all’infrastruttura ed ai servizi di competenza;

VISTA la nota dell’Autorità del 23 settembre 2021 (prot. ART n. 14800/2021, di pari data) con la quale sono state comunicate alla Società - previa deliberazione del Consiglio in pari data - le risultanze istruttorie relative al procedimento in oggetto, ai sensi dell’articolo 10, comma 1, lett. b), del Regolamento sanzionatorio, comunicando alla Società il termine del 13 ottobre 2021 per l’invio di una memoria difensiva nonché per la richiesta di audizione innanzi al Consiglio;

VISTA la nota del 7 ottobre 2021 (prot. ART n. 15558/2021, di pari data) con la quale la Società ha presentato, nel rispetto del termine assegnato, una memoria difensiva nella quale, oltre a formalizzare un’istanza di audizione innanzi al Consiglio, ha evidenziato che:

- “(...) la mancata trasmissione della nuova proposta tariffaria corredata con la relativa documentazione prevista dalla delibera ART n. 194/2020 e relativo Allegato A, richiesta entro il 31/03/2021, finalizzata alla pubblicazione di un aggiornamento straordinario del PIR 2022 da effettuarsi entro il 30/06/2021 non viola in alcun modo le disposizioni poste a tutela dei diritti di accesso degli operatori”;

- “(...) una eventuale proroga (...) non avrebbe in alcun modo condizionato la posizione degli operatori eventualmente interessati all’accesso sulla linea in quanto avrebbe comunque consentito l’espletamento di tutti gli adempimenti previsti e la pubblicazione del prospetto nei termini previsti a garanzia delle Imprese ferroviarie”;

- “Risultano del resto rispettate da GTT tutte le scadenze previste dal D.Lgs. n. 112/2015 che sono poste al fine di salvaguardare i diritti degli operatori che abbiano interesse a svolgere attività sulle tratte”;

- “il mancato rispetto del termine posto dalla delibera n. 194/2020 non costituisc[e] in ogni caso una circostanza che possa in qualche modo influire (...) sulla quantificazione/graduazione della sanzione”;

VISTA la nota dell’Autorità del 21 ottobre 2021 (prot. ART n. 16533/2021, di pari data) con la quale, a seguito dell’istanza ricevuta, la Società è stata convocata in audizione innanzi al Consiglio per il giorno 4 novembre 2021, ore 15:00;

VISTA la nota del 27 ottobre 2021 (prot. ART n. 17031/2021, di pari data), integrata in data 4 novembre 2021 (prot. ART n. 17618/2021, di pari data), con la quale la Società ha comunicato all’Autorità i nominativi dei partecipanti all’audizione e trasmesso i relativi documenti;

VISTA la nota dell’8 novembre 2021 (prot. ART n. 17867/2021, di pari data) con la quale è stato acquisito agli atti il verbale dell’audizione innanzi al Consiglio, svoltasi in data 4 novembre 2021, nella quale GTT ha rappresentato che:

- “(...) si è trovata in ritardo nella trasmissione entro il 31 marzo 2021 dei dati per la valutazione e per la formulazione della proposta tariffaria relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall’orario di servizio 2021-2022 (contabilità regolatoria 2019) a causa delle difficoltà tecniche derivanti dalla fase di dismissione”;

- “viste le difficoltà riscontrate, cercherà, a breve, di presentare all’Autorità la contabilità 2020 con proposta tariffaria a valere per l’esercizio 2023, redatta sulla base di un collegamento tra i costi dell’infrastruttura e i costi reali e direttamente attribuibili alla stessa (...) [e,] nonostante l’inadempienza sulle tempistiche previste, non vi è stato nessun documento ad un potenziale operatore di mercato”;

- “fino al 31 dicembre 2020, ha avuto un contratto con l’AMP per un ammontare di circa euro 17 milioni annui ma precisa che lo stesso non risultava suddiviso per attività in quanto il corrispettivo era onnicomprensivo ed indiviso tra l’attività di trasporto e l’attività di gestione dell’infrastruttura [e] che dal 1° gennaio 2021 la Società opera sulle linee in concessione a fronte di una “imposizione di obblighi di servizio” da parte di AMP con uno stanziamento di natura provvisoria pari a euro 12 milioni su base annua, indistinto tra Trasporto ed Infrastruttura”;

VISTA

la relazione istruttoria dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella suddetta relazione con riferimento alle contestate violazioni e, in particolare, che:

1. l'articolo 14, comma 1, del D.lgs. n. 112/2015, stabilisce che *"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"*;
2. dalla documentazione agli atti risulta la violazione da parte di GTT del punto 3 della delibera n. 194/2020, per non aver provveduto, nelle more del termine fissato, a trasmettere all'Autorità la proposta tariffaria, corredata dalla pertinente documentazione, relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2021/2022, entro il termine del 31 marzo 2021;
3. al riguardo, giova premettere come il PIR rappresenti un importante elemento informativo che il Gestore dell'infrastruttura appronta a favore del mercato, attuale e potenziale, e che contiene specificazioni sulle caratteristiche della rete gestita, sui criteri adottati per quantificare tariffe e canoni per l'uso dell'infrastruttura e sulle regole seguite per disciplinare le richieste di capacità infrastrutturale e di accesso ai servizi connessi alla rete, sugli schemi quadro degli atti contrattuali oggetto di stipula tra il gestore dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie o altro soggetto richiedente capacità per l'utilizzo della capacità infrastrutturale, nonché sulle regole e gli obblighi reciproci che disciplinano l'esercizio del servizio di trasporto ferroviario per l'orario a cui il PIR si riferisce, anche a tutela degli utenti del servizio; conseguentemente, il mancato rispetto delle indicazioni dettate dall'Organismo di regolazione, quale autonomo presupposto impositivo, costituisce *tout court* una violazione della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sanzionata dall'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo n. 112/2015;
4. ciò detto, il mancato rispetto delle indicazioni dettate dall'Organismo di regolazione con la delibera n. 194/2020, oltre ad aver comportato un aggiornamento del PIR 2022 nell'edizione di giugno 2021 in una versione non preventivamente esaminata ed approvata, non ha consentito all'Autorità di svolgere le funzioni di controllo sui PIR previste dalla vigente normativa;
5. fermo quanto osservato, risultano del tutto scollegate dalla *ratio* della citata disposizione le argomentazioni difensive della Società, la quale sostiene che

“nonostante l’inadempienza sulle tempistiche previste, non vi è stato nessun documento ad un potenziale operatore di mercato” (cfr. prot. ART n. 17867/2021) e che “la mancata trasmissione della nuova proposta tariffaria (...) non viola in alcun modo le disposizioni poste a tutela dei diritti di accesso degli operatori” in quanto “risultano rispettate tutte le scadenze previste dal D.lgs. n. 112/2015 che sono poste al fine di salvaguardare i diritti degli operatori che abbiano interesse a svolgere attività sulle tratte” (cfr. prot. ART n. 15558/2021);

6. in particolare, l’impostazione normativa in riferimento al prospetto informativo della rete (cfr. art. 14, comma 1, D.lgs. n. 112/2015), oltre a fissare un obbligo generale di pubblicazione del PIR, determina in capo al Gestore dell’infrastruttura un contestuale obbligo specifico che, in considerazione della natura evolutiva dello stesso e delle funzioni regolatorie assegnate all’Autorità, si concretizza nel suo *“periodico aggiornamento (...) sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell’Organismo di regolazione”*;
7. nel merito, inoltre, non appaiono rilevanti le argomentazioni della Società relative al contesto generale di dismissione nel quale GTT si è trovata ad operare in quanto, nel momento in cui si è perfezionata la violazione, la stessa aveva in gestione l’infrastruttura *de qua* e, in qualità di gestore, era responsabile dell’aggiornamento del PIR secondo le indicazioni dettate dall’Organismo di regolazione con la delibera n. 194/2020;
8. quanto, infine, alla limitata offensività della violazione, così come evidenziata dalla Società, è opportuno evidenziare come la stessa non rilevi ai fini dell’accertamento della violazione in quanto la scelta operata dal legislatore di configurare un obbligo di aggiornamento, oltre che di pubblicazione, del PIR, sul presupposto del rispetto delle indicazioni dettate dall’Organismo di regolazione, appare rinvenibile *tout court* nei dettami dell’articolo 14 del decreto legislativo n. 112/2015; al più, tale aspetto potrebbe essere valorizzato in sede di quantificazione/graduazione della sanzione;

RITENUTO

pertanto, in relazione alle contestazioni formulate nella delibera n. 80/2021, di accertare la violazione da parte di GTT del punto 3 della delibera n. 194/2020, per non aver provveduto a trasmettere all’Autorità la proposta tariffaria, corredata dalla pertinente documentazione, relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall’orario di servizio 2021/2022, entro il termine del 31 marzo 2021;

CONSIDERATO

altresì, 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 37, comma 14, lettera a), del D.lgs. n. 112/2015 dispone 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”*;
2. 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;
3. sotto il profilo della gravità della violazione, rilevano, nel caso in esame, la circoscritta estensione territoriale degli effetti della condotta, nonché la sua limitata offensività;
4. in merito all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o l'attenuazione delle conseguenze della violazione, assume rilevanza l'iniziativa intrapresa da GTT per attenuare le conseguenze della violazione nella misura in cui ha provveduto, ancorché tardivamente, a trasmettere la proposta tariffaria relativa al livello dei canoni e dei corrispettivi previsti a partire dall'orario di servizio 2021/2022 (cfr. prot. ART n. 10310/2021);
5. riguardo alla personalità dell'agente, non risultano a carico di GTT precedenti provvedimenti sanzionatori per la medesima violazione;
6. 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 370.424.444,00 ed una perdita di euro 19.775.697,00;
7. ai fini della quantificazione delle sanzioni 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 far riferimento ai ricavi da corrispettivo, riferiti all'anno 2020, del contratto di servizio di trasporto ferroviario tra L'Agenzia per la Mobilità Piemontese e GTT, per la gestione dell'infrastruttura relativa alla linea cosiddetta Canavesana, pari a euro

17.000.000,00, per l'anno 2020, come indicato dalla Società stessa, nella nota prot. ART n. 17867/2021;

8. per le considerazioni su esposte e sulla base linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, risulta congruo: i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 6.000,00 (seimila/00); ii) applicare sul predetto importo una riduzione di euro 1.000,00 (mille/00); iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 5.000,00 (cinquemila/00);

RITENUTO pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 5.000,00 (cinquemila/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 Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, per aver mancato di ottemperare al punto 3 della delibera n. 194/2020, del 3 dicembre 2020;
2. è irrogata, nei confronti di Gruppo Torinese Trasporti S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 5.000,00 (cinquemila/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. 166/2021";
 - 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. 166/2021";
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 Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. ed è 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, 1° dicembre 2021

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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