

Delibera n. 167/2021

**Procedimento avviato con delibera n. 81/2021, del 3 giugno 2021, nei confronti di Infrastrutture venete s.r.l. 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. 195/2020, 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. n. 112/2015, individua le reti ferroviarie di cui al citato comma 4 del medesimo;
- 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. 195/2020, del 3 dicembre 2020, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2022 presentato da*

*Infrastrutture venete s.r.l., 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, Infrastrutture venete s.r.l. 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 a seguito di adeguata consultazione dei soggetti interessati, ed in particolare della Regione Veneto, 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 delibera n. 81/2021, del 3 giugno 2021, notificata con nota prot. ART n. 8958/2021, di pari data, con la quale è stato avviato nei confronti di Infrastrutture venete s.r.l., (di seguito anche Società o IV) nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura della linea ferroviaria Mestre-Adria, 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 18 giugno 2021 (prot. ART n. 9754/2021, di pari data) con la quale la Società, in violazione del termine fissato dal punto 3 della delibera n. 195/2020, 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 prot. ART n. 10345/2021, del 1° luglio 2021, successivamente sostituita con nota prot. ART n. 10465/2021, del 2 luglio 2021, con la quale la Società, nelle more del termine assegnato, ha presentato una memoria nella quale ha affermato che:

- *“Sistemi Territoriali S.p.A., precedente gestore dell’infrastruttura in forza di Contratto di servizio con la Regione Veneto, è stata scissa parzialmente e proporzionalmente mediante trasferimento di parte del proprio patrimonio alla società beneficiaria Infrastrutture Venete Srl”;*

- *“IV è stata costituita e ha iniziato ad operare in qualità di GI dell’infrastruttura ferroviaria regionale del Veneto a far data dall’1.01.2020, e per gli anni 2020 e 2021 ha adottato, in prima approssimazione, il medesimo canone che RFI applica per servizi ferroviari analoghi a quelli che impegnano la linea Mestre-Adria”;*

- *“nelle proprie determinazioni codesta Autorità, al punto 6.3.9 dell’Allegato A alla delibera n. 195/2020, ha prescritto di considerare come anno base (**T-1**) il 2019, e come anni ponte (**T0-T0'**) il 2020 e il 2021. Detta prescrizione, tuttavia, non risultava applicabile a IV, per l’ovvio motivo che la odierna esponente opera dall’1.01.2020, con la conseguenza che i primi dati economici utilizzabili per le elaborazioni richieste sono stati quelli a consuntivo dell’anno 2020 che, tuttavia, sono risultati disponibili solo dalla fine del mese di marzo 2021”;*

- *“al fine di fornire a codesta Autorità dati economici il più possibile attendibili, si è dovuta altresì attendere l’assunzione, da parte della Regione Veneto, della DGR n. 516 del 27.04.21 (...), trasmessa a I.V. il 6.05.2021 (...), recante la conferma del mantenimento del contributo economico regionale alla società”;*

- *“La relativa documentazione è stata, infine, inviata a codesta Autorità il 18.06.2021, assumendo l’impegno che l’edizione straordinaria PIR 2022, che tiene conto dei nuovi canoni, potrà essere pubblicata immediatamente a seguito del ricevimento delle valutazioni di codesta Ecc.ma Autorità, nel pieno rispetto dell’ulteriore termine del 30.06.2021, parimenti assegnato con delibera 195/2020”;*

- *“è stato necessario da un lato attendere l’elaborazione dei dati economici dell’anno 2020 (il primo anno di attività di IV), dall’altro la conferma, da parte della Regione Veneto, del contributo regionale, che ovviamente incide sulla quantificazione delle tariffe praticate all’utenza. IV, quindi, non appena in possesso di tali dati aggiornati, ha tempestivamente predisposto e inoltrato la documentazione richiesta a codesta Autorità”;*

**VISTA** la nota dell’Autorità del 6 luglio 2021 (prot. ART n. 10666/2021, di pari data), con la quale, facendo seguito all’istanza presentata dalla Società, è stata convocata audizione per il giorno 20 luglio 2021, ore 11:00;

**VISTA** la nota del 15 luglio 2021 (prot. ART n. 11098/2021, di pari data), con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei soggetti partecipanti alla convocata audizione;

**VISTA** la nota del 20 luglio 2021 (prot. ART n. 11302/2021, di pari data) con la quale è stato acquisito agli atti il verbale dell’audizione svolta in pari data e nella quale la Società ha evidenziato che:

- *“il ritardo nella trasmissione della proposta tariffaria (avvenuta il 16 giugno 2021) è dovuto al fatto che i dati di bilancio sono risultati disponibili non prima di giugno 2021 in quanto al 31 marzo i dati di bilancio non erano stati ancora elaborati e, comunque, sarebbero risultati suscettibili di eventuali modifiche”;*
- *“i dati del 2019 non sono rilevanti ai fini della determinazione della proposta tariffaria in quanto Sistemi territoriali S.p.A. (quale precedente gestore) effettuava attività non completamente sovrapponibili rispetto a quelle affidate a Infrastrutture venete s.r.l. (quale gestore attuale). I costi, pertanto, non erano correttamente imputabili nella determinazione della proposta tariffaria”;*
- *“l’indicazione puntuale dei dati economici aggiornati al bilancio approvato ha condizionato la trasmissione all’Autorità della proposta anche alla luce del contributo regionale stanziato con delibera di fine aprile 2021, trasmessa ad Infrastrutture venete il successivo mese di maggio”;*
- *“anche volendo rispettare la scadenza del 31 marzo 2021 fissata dalla delibera n. 195/2020, i dati economici alla base della proposta tariffaria avrebbero dovuto essere comunque aggiornati sulla base delle evidenze di bilancio (approvato nel mese di giugno 2021) anche in considerazione delle nuove attività in capo a Infrastrutture venete s.r.l. e al valore del contributo regionale”;*

#### **VISTA**

la nota del 6 agosto 2021 (prot. ART n. 12310/2021, di pari data) con la quale la Società, nel rispetto del termine assegnato in sede di audizione, ha presentato una ulteriore memoria integrativa nella quale ha evidenziato che:

- *“è sorta l’esigenza di più adeguatamente illustrare l’impossibilità o, comunque le difficoltà per Infrastrutture Venete Srl, di ricavare dai dati di bilancio di Sistemi Territoriali SpA, precedente gestore dell’infrastruttura, quanto necessario così da poter inoltrare, nel termine del 31.3.2021, gli elementi necessari a codesta Autorità per provvedere alla determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria proiettati al 2022”;*
- *“le competenze attribuite dalla Regione Veneto a Infrastrutture Venete Srl sono assolutamente eccedenti quelle rientranti nella sfera di operatività di Sistemi Territoriali SpA; infatti, oltre alla gestione della infrastruttura ferroviaria Adria-Mestre e della rete di navigazione interna di competenza regionale (già espletate da Sistemi Territoriali SpA), all’odierna esponente sono state attribuite ulteriori specifiche attività in materia di trasporto pubblico locale (proposta di piano di bacino regionale, iniziative per l’integrazione intermodale, strutturazione di piani tariffari, affidamento, regolazione, monitoraggio e controllo dei servizi ferroviari di TPL, etc.)”;*
- *“il valore complessivo della produzione di Infrastrutture Venete Srl, relativo al 2020, ammonta a € 197.319.658,00, di cui oltre 160 milioni di euro riferiti al settore del trasporto pubblico locale; inoltre, sul piano gestionale va rimarcato che l’odierna esponente esercita la funzione di Stazione Appaltante con riguardo ai contratti di*



*servizio perfezionati con gli operatori economici del servizio ferroviario TPL nella Regione Veneto”;*

*- “Infrastrutture Venete Srl provvede, dunque, ad attività collocabili in tre principali settori rappresentati: i) dalla gestione dell’infrastruttura ferroviaria Adria-Mestre; ii) dalla gestione della rete di navigazione interna regionale (settori già nella competenza di Sistemi Territoriali SpA); [iii] dallo svolgimento, per quanto riguarda il trasporto pubblico ferroviario regionale e locale, delle funzioni di Stazione Appaltante committente nei confronti dei gestori del servizio ferroviario TPL (sette ora prevalente)”;*

*- “anche nell’ipotesi in cui Infrastrutture Venete Srl fosse stata in possesso di dati analitici e di immediata percezione e riscontro, rinvenienti dal bilancio di esercizio 2019 di Sistemi Territoriali SpA, questi non avrebbero rivestito alcuna rappresentatività; addirittura sarebbero stati del tutto scollegati da quelli reali, e in tale prospettiva fuorvianti, proprio a ragione della diversa composizione delle voci di costo che ne sarebbero derivate”;*

*- “anche ove fosse stato possibile trasmettere i dati riferiti a Sistemi Territoriali SpA nel termine assegnato del 31 marzo 2021 (il che non è), Infrastrutture Venete Srl avrebbe necessariamente dovuto far seguire il menzionato inoltro da una diversa comunicazione, correttiva, esattamente nei termini che Infrastrutture Venete Srl ha comunicato all’Autorità con le note del 14 aprile 2021 e del 18 giugno 2021”;*

*- “solo con DGR n. 516 del 27 aprile 2021, comunicata dalla Regione Veneto alla Società con nota del 6 maggio 2021, è stato possibile acquisire il dato relativo all’assegnazione del riferito contributo per il corrente anno, pari ad € 2.142.745,50 [e anche] (...) qualora fossero state fornite indicazioni relative al valore del contributo regionale 2020, sarebbe stato comunque, anche per tale elemento, necessario dare impulso a comunicazioni correttive, in quanto il valore del concorso finanziario pubblico, che costituisce elemento essenziale per il calcolo e la determinazione dei canoni, secondo la metodologia richiesta dall’Autorità, è risultato sensibilmente diverso per l’anno in corso rispetto al 2020”;*

**VISTA**

la nota dell’Autorità del 23 settembre 2021 (prot. ART n. 14801/2021, 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 13 ottobre 2021 (prot. ART n. 15909/2021, 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:

- *“In nessuna sua parte, quindi, la citata Delibera (rectius, Delibera n. 195/2020) prevede che possa trattarsi di una proposta dai contenuti non definitivi o ancor meno (come sarebbe avvenuto nel caso di specie in caso di preteso rispetto dell’indicato termine) dal carattere incerto siccome privo della acquisizione della necessaria copertura finanziaria dell’Ente di controllo; anzi, trattandosi di “proposta” che perviene dal GI, risulta evidente che questa dovrebbe costituire, per la parte proponente, un atto dai contenuti definiti, in quanto integrante una vera e propria obbligazione unilaterale che l’ART avrebbe potuto, in tesi, anche accettare in toto”;*
- *“Se da un lato appare chiaro che la Delibera n. 195/2020 non può essere letta nel senso di onerare il GI al rispetto del termine, indipendentemente dalla adeguatezza, correttezza e definitività dei contenuti della proposta tariffaria, dall’altro sembra del pari evidente l’inutilità di una “proposta” insuscettibile di poter essere concretamente approvata e conseguentemente applicata”;*
- *“ove IV avesse inoltrato i dati, con l’avvertenza che detti dati risultavano carenti di elementi fondamentali (in primo luogo, l’entità del contributo regionale) per determinare la tariffa, da cui la ragionevole precisazione che i valori tariffari evidenziati non avrebbero costituito (rectius: potuto costituire) un parametro di riferimento sulla base del quale espletare il confronto tra le Parti, sembra agevole concludere che all’esito dell’invio della documentazione non avrebbe potuto darsi ingresso ad alcun confronto tecnico effettivamente finalizzato a definire la tariffa”;*
- *“Del resto, anche nell’ipotesi in cui Infrastrutture Venete fosse stata in possesso di dati analitici e di immediata percezione e riscontro rinvenienti dal Bilancio di esercizio 2019 di Sistemi Territoriali Spa, il che non è, questi non avrebbero rivestito alcuna rappresentatività; addirittura, sarebbero stati del tutto scollegati da quelli reali, e in tale prospettiva fuorvianti, proprio a ragione della diversa composizione delle voci di costo che ne sarebbero derivate. Pertanto, anche ove fosse stato possibile trasmettere i dati riferiti a Sistemi Territoriali Spa nel termine assegnato del 31 marzo 2021 (il che non è), IV avrebbe necessariamente dovuto far seguire il menzionato inoltro da una diversa comunicazione, correttiva, esattamente nei termini che la medesima IV ha comunicato all’Autorità con le note del 14 aprile 2021 e del 18 giugno 2021”;*
- *“Per quanto attiene al contributo regionale, determinato solo il 27.4.2021, appare (...) [che] la proposta tariffaria deve essere elaborata e trasmessa allorquando il GI abbia la certezza del rispettivo finanziamento; certezza che, nel caso di specie, non è dipesa dal comportamento più o meno diligente dell’operatore ferroviario, ma da quello di un Ente terzo”;*
- *“la trasmissione, da parte di IV, della proposta tariffaria prima dell’acquisizione dei necessari dati di bilancio e dell’assunzione della DGR n. 516/2021, al di là del mero rispetto formale del termine del 31.03.2021, si sarebbe rilevata come inutiliter data, non solo a ragione della sua sostanziale inidoneità a configurare alcuna obbligazione*



*giuridicamente vincolante per IV e la conseguente impossibilità, per l'ART, di vagliarne (anche confutandoli) i contenuti, ma anche in dipendenza della considerazione che codesta Autorità non avrebbe potuto che prendere atto della necessità di attendere la elaborazione e trasmissione della proposta definitiva, senza poter effettuare diverse "valutazioni conseguenti";*

- VISTA** la nota del 21 ottobre 2021 (prot. ART n. 16534/2021, 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 15:30;
- VISTA** la nota del 22 ottobre 2021 (prot. ART n. 16621/2021, 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'11 novembre 2021 (prot. ART n. 18106/2021, 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 IV ha rappresentato che:
- *"non si è trattato di una omessa trasmissione quanto di una ritardata trasmissione della proposta tariffaria, la quale è risultata connotata da una questione dirimente, del tutto scollegata dalla volontà della Società, ovvero dalla deliberazione della Regione Veneto circa l'importo del finanziamento che è stata trasmessa a IV solo in data 6 maggio 2021";*
  - *"la proposta eventualmente inviata nel rispetto del termine stabilito dalla delibera n. 195/2020 sarebbe stata inutiliter data dal momento che la Società avrebbe trasmesso una proposta che la impegnava unilateralmente verso l'Autorità ma che risultava manchevole di un dato economico fondamentale (quello del contributo della Regione Veneto quale soggetto terzo)";*
  - *"si è trattato di una impossibilità oggettiva di trasmissione della proposta tariffaria che è stata trasmessa solo nel momento in cui Infrastrutture venete ha potuto oggettivamente farlo con un contenuto vincolante e, quindi, con dati economici certi";*
- 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 IV del punto 3 della delibera n. 195/2020, 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. in particolare, l'impostazione normativa in riferimento al prospetto informativo della rete (*cf.* 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'Organismo di regolazione, si concretizza nel suo *"periodico aggiornamento (...) sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione"*;
5. ciò detto, come concretizzatosi nel caso in esame, il mancato rispetto delle indicazioni dettate dall'Organismo di Regolazione con la delibera n. 195/2020, oltre ad aver comportato il mancato aggiornamento del PIR 2022 nell'edizione di giugno 2021, non ha consentito all'Autorità di svolgere le funzioni regolatorie sul PIR come previste dalla vigente normativa;
6. nel merito, inoltre, non appaiono rilevanti le argomentazioni della Società relative alla *"impossibilità oggettiva di trasmissione della proposta tariffaria che è stata trasmessa solo nel momento in cui Infrastrutture venete ha potuto oggettivamente farlo con un contenuto vincolante e, quindi, con dati economici certi"* (*cf.* prot. ART n. 18106/2021) dal momento che la trasmissione, nei termini, all'Autorità della proposta tariffaria, in quanto finalizzata ad una successiva verifica della stessa, costituisce, in base alle indicazioni definite con la delibera n. 195/2020, un adempimento autonomo e preliminare rispetto alla

definitiva determinazione delle tariffe le quali, solo all'esito di una precipua valutazione da parte dell'Autorità, sarebbero state oggetto di pubblicazione mediante un aggiornamento straordinario del PIR. Ne consegue, pertanto, che Infrastrutture Venete avrebbe potuto trasmettere all'Autorità la proposta tariffaria, seppur con dati provvisori, per consentire l'attivazione di un contraddittorio tecnico finalizzato all'attivazione della procedura di verifica sulla proposta tariffaria;

7. analogamente, nonostante le indicazioni sulla formulazione della proposta tariffaria del PIR 2022 fossero conosciute già a partire dal mese di dicembre 2020, la Società nulla ha eccepito, né in termini di proroga né di impossibilità di adempimento, se non durante la fase istruttoria del procedimento di cui alla delibera n. 81/2021, non consentendo all'Autorità di svolgere le funzioni regolatorie sul PIR previste dalla vigente normativa;
8. quanto, infine, alle circostanze, scollegate dalla volontà della Società, che hanno prodotto una tardiva trasmissione della proposta tariffaria, è opportuno evidenziare come le stesse non rilevino 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. 81/2021, di accertare la violazione da parte di IV del punto 3 della delibera n. 195/2020, 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, l'omesso aggiornamento straordinario del PIR 2022 - edizione giugno 2021, da una parte, e la circoscritta estensione territoriale degli effetti della condotta, nonché la sua limitata offensività, dall'altra;
4. in merito all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o l'attenuazione delle conseguenze della violazione, assume rilevanza l'iniziativa intrapresa da IV 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. 9754/2021);
5. riguardo alla personalità dell'agente, non risultano a carico di IV 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 197.319.657,00 ed un utile di euro 90.637,00;
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 la Regione Veneto e IV, per la gestione dell'infrastruttura relativa alla linea ferroviaria Mestre-Adria, pari a euro 1.430.757,00, per l'anno 2020, come indicato dalla Società stessa, nella nota prot. ART n. 12310/2021;
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 5.000,00 (cinquemila/00); ii) applicare sul predetto importo una riduzione di euro 2.000,00 (duemila/00); iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 3.000,00 (tremila/00);

**RITENUTO**

pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 3.000,00 (tremila/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 Infrastrutture venete s.r.l. 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. 195/2020, del 3 dicembre 2020;
2. è irrogata, nei confronti di Infrastrutture venete 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 3.000,00 (tremila/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. 167/2021";
  - 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. 167/2021";
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 Infrastrutture venete s.r.l. 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.)