

Delibera n. 177/2021

**Piano di potenziamento della stazione di Milano Centrale - Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 60/2021, punto 2, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.**

L'Autorità, nella sua riunione del 16 dicembre 2021

- 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 dell'attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" o "ART");
- VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);
- VISTO** il Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare, gli articoli 6, 9 e 10;
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 e successive modificazioni, recante "Attuazione delle direttive 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)" e, in particolare:
- l'articolo 3, comma 1, lett. ee), ai sensi del quale per "piano di potenziamento della capacità" s'intende: *"una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a ridurre le limitazioni di capacità che portano a dichiarare un elemento dell'infrastruttura "infrastruttura saturata"*;
  - l'articolo 15, recante disposizioni in materia di *"Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato"*, il quale dispone, *inter alia*, che: *"I contratti di programma sono stipulati per un periodo minimo di cinque anni, per l'attuazione delle strategie di sviluppo sostenibile dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (...) e per definire altresì la programmazione degli investimenti, anche previsti da specifiche disposizioni di legge, relativi alla manutenzione, al rinnovo e alla sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria (...)"* (comma 1); *"(...) il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento (...)"* (comma 5); *"Il gestore dell'infrastruttura si accerta della coerenza tra le disposizioni del contratto e il piano commerciale"* (comma 7);
  - l'articolo 22, comma 2, ai sensi del quale il gestore dell'infrastruttura ferroviaria *"procede alla ripartizione della capacità, garantendo: (...) b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria (...)"*;
  - l'articolo 28, recante la *"Procedura di programmazione e coordinamento"* delle richieste di capacità d'infrastruttura;
  - l'articolo 29 e, segnatamente, i commi 1 e 2, i quali dispongono che: *"Se dopo il coordinamento delle richieste di tracce orarie e la consultazione con i richiedenti*

- non è possibile soddisfare adeguatamente le richieste di capacità di infrastruttura, il gestore dell'infrastruttura dichiara immediatamente che l'elemento dell'infrastruttura in causa è saturata. Tale dichiarazione è emessa anche per un'infrastruttura che è prevedibile abbia, in un prossimo futuro, capacità insufficiente rispetto all'utilizzo richiesto” (comma 1); “Quando un'infrastruttura è stata dichiarata saturata, il gestore dell'infrastruttura esegue un'analisi della capacità, a norma dell'articolo 32, a meno che sia già in corso un piano di potenziamento della capacità a norma dell'articolo 33” (comma 2);*
- l'articolo 32, commi 1 e 3, recanti disposizioni in materia di “*Analisi della capacità*”;
  - l'articolo 33 e, in particolare, i commi 1, 2 e 3, i quali dispongono che: “*Entro sei mesi dal completamento dell'analisi di capacità, il gestore dell'infrastruttura presenta un piano di potenziamento della capacità*” (comma 1); “*Il piano di potenziamento della capacità è elaborato previa consultazione dell'utenza dell'infrastruttura saturata ed indica: a) i motivi della saturazione; b) il prevedibile futuro sviluppo del traffico; c) i vincoli allo sviluppo dell'infrastruttura; d) le opzioni e i costi del potenziamento della capacità, tra cui le probabili modifiche dei canoni di accesso*” (comma 2); “*Oltre a quanto previsto al comma 2, il piano di potenziamento determina, in base a un'analisi costi-benefici delle possibili misure individuate, le azioni da adottare per potenziare la capacità di infrastruttura, compreso un calendario per l'attuazione delle misure. Il piano è sottoposto all'approvazione preliminare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La realizzazione del piano, relativamente agli investimenti necessari per il potenziamento della capacità, è subordinata alla effettiva assegnazione di finanziamenti pubblici nell'ambito del contratto di programma di cui all'articolo 15*” (comma 3);
  - l'articolo 37 e, in particolare, i commi 2, 9 e 10 i quali dispongono che: “*ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, più precisamente avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura (...)*” (comma 2); l'Autorità “*esamina tutti i reclami e (...) adotta le misure necessarie per rimediare alle situazioni e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. (...) decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater)*” (comma 9), i.e. “*g) accesso ai servizi (...); g-bis) gestione del traffico; g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata*”; “*La decisione dell'organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo. L'organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni cominando adeguate sanzioni*” (comma 10);

- VISTO** il Regolamento (UE) n. 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;
- VISTO** il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza trasmesso dal Governo italiano alla Commissione europea in data 30 aprile 2021, ai sensi dell'articolo 18 del citato regolamento (UE) n. 2021/241 (di seguito: "PNRR");
- VISTA** la decisione di esecuzione del 13 luglio 2021, con la quale il Consiglio dell'Unione europea ha approvato la valutazione del PNRR proposta dalla Commissione europea ai sensi dell'articolo 20 del citato regolamento (UE) n. 2021/241, nonché il relativo allegato recante, *inter alia*, "*Traguardi, obiettivi, indicatori e calendario per il monitoraggio e l'attuazione del prestito*";
- VISTO** l'articolo 2, comma 1, del decreto legge 22 giugno 2021, n. 89, recante "*Misure urgenti (...) per il settore ferroviario*", ai sensi del quale: "*Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili [di seguito: "MIMS"] e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. [di seguito: "RFI" oppure "Gestore dell'Infrastruttura", abbr. "G.I."] si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per [RFI] ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti*";
- VISTA** la legge 23 luglio 2021, n. 106, la quale ha disposto:
- l'abrogazione del sopracitato decreto-legge 22 giugno 2021, n. 89, facendo tuttavia salvi "*gli atti e i provvedimenti adottati*", nonché "*gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 89 del 2021*" (articolo 1, comma 2);
  - l'introduzione, in fase di conversione del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, recante «*Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali*», dell'articolo 73-ter, ai sensi del quale: "*Al fine di permettere l'avvio immediato degli interventi sulla rete ferroviaria nazionale, l'aggiornamento, per gli anni 2020 e 2021, del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la società Rete Ferroviaria Italiana si considera approvato con il parere favorevole espresso dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile e gli stanziamenti ivi previsti si considerano immediatamente disponibili per la società Rete Ferroviaria Italiana ai fini dell'assunzione di impegni giuridicamente vincolanti*" (articolo 1, comma 1);
- VISTO** il Prospetto informativo della rete nazionale 2020 e successivi aggiornamenti (di seguito: "PIR") e, in particolare, il Capitolo 4 "Allocazione della capacità";
- VISTO** il piano commerciale del Gestore dell'Infrastruttura, edizione PNRR, adottato in data 13 agosto 2021, al fine "*di dare evidenza a tutti gli stakeholder dei principali*

*investimenti che RFI, grazie alle risorse stanziate nell'ambito del PNRR, metterà in campo nel prossimo futuro (quinquennio 2022-2026), finanziati almeno per una fase funzionale e destinati a produrre benefici commerciali apprezzabili per le Imprese Ferroviarie e per i clienti finali”;*

**VISTO**

il contratto di programma - parte investimenti 2017-2021 (di seguito: “CdP-I”), sottoscritto tra il MIMS e RFI il 20 dicembre 2018 e il 28 gennaio 2019, il quale dispone, *inter alia*, che: *“sono oggetto del Contratto i programmi/progetti iscritti nella Tabella A limitatamente alle sole fasi dotate di integrale copertura finanziaria e gli investimenti da realizzarsi per lotti costruttivi iscritti nella tabella B, sia per la quota finanziata che per gli impegni programmatici a completamento”*;

**VISTO**

l’aggiornamento 2020-2021 al CdP-I, approvato dal CIPESS con delibera n. 45/2021, del 27 luglio 2021 (pubblicata in G.U. in data 18 novembre 2021) e sottoscritto tra il MIMS e RFI in data 11 novembre 2021 (di seguito: “Aggiornamento CdP-I”), il quale reca:

- il recepimento, in un unico atto, di *“tutte le diverse fonti di finanziamento che hanno stanziato o previsto risorse per investimenti sulla rete ferroviaria nazionale perseguendo una visione unitaria e sinergica con il PNRR”*;
- l’aggiornamento delle tabelle A e B di cui al summenzionato CdP-I;
- all’appendice 3 della relazione informativa, le *“schede interventi aggiornamento 2020-2021 CdP-I 2017-2021”*;
- all’appendice n. 9 della relazione informativa, l’elenco degli interventi ferroviari finanziati dal PNRR (missione 3-componente 1);

**VISTO**

il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito: “Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell’Autorità”), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l’articolo 6;

**VISTO**

il reclamo di Trenitalia S.p.A. (di seguito: “Trenitalia”) del 3 febbraio 2020 (prot. ART n. 1962/2020, di pari data e le note ivi richiamate), presentato ai sensi del summenzionato articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112/2015, con il quale la predetta impresa ferroviaria ha lamentato, *inter alia*, la violazione, da parte di RFI, dei principi di ottimizzazione ed efficienza nella ripartizione della capacità d’infrastruttura;

**VISTA**

la delibera n. 60/2021, del 6 maggio 2021 - notificata a RFI e Trenitalia, nonché comunicata ad Italo-Nuovo Trasporto Passeggeri S.p.A., rispettivamente con note prott. ART nn. 7570/2021, 7571/2021 e 7572/2021, del 6 maggio 2021 - con la quale l’Autorità ha, tra l’altro, avviato, nei confronti di RFI, un procedimento ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del d.lgs. 112 del 2015, nonché dell’articolo 6, comma 1 del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell’Autorità, finalizzato a prescrivere alla suddetta impresa di sottoporre all’approvazione preliminare del MIMS, previa consultazione dell’utenza interessata, un piano recante le misure di potenziamento delle porzioni dell’infrastruttura di

Milano C.le dichiarate sature in data 4 ottobre 2019, comprensivo del cronoprogramma dei relativi interventi realizzativi;

**VISTA**

la memoria difensiva di RFI, del 4 giugno 2021 (prot. ART n. 9013/2021, del 7 giugno 2021), con la quale la predetta Società, in relazioni alle contestazioni per cui è procedimento, ha evidenziato, in particolare, che: l'aggiornamento 2018-2019 del contratto di programma-parte investimenti 2017-2021 (quale risultante dal decreto di approvazione MIT-MEF n. 365, del 18 agosto 2020, registrato in data 26 ottobre 2020) ha reso *"operative le risorse destinate alla progettazione degli interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Milano C.le (programma P054)"*; la progettazione dei predetti interventi è stata *"specificata nelle schede allegate al [sudetto] contratto"*; *"(..) gli interventi per la risoluzione dei vincoli di capacità [dell'impianto di Milano C.le] sono stati finanziati quasi in costanza del completamento dell'analisi di capacità"*, trasmessa all'Autorità in data 22 giugno 2020; conseguentemente, *"un'ipotesi di rivisitazione del piano d'interventi già programmato e finanziato [quale quella che deriverebbe dall'elaborazione di un piano di potenziamento ad-hoc] condurrebbe inevitabilmente ad uno slittamento temporale nella realizzazione delle opere funzionali a superare lo stato di saturazione della stazione di Milano Centrale (..)"*;

**VISTA**

la richiesta istruttoria formulata dall'Autorità a RFI (nota prot. ART n. 10723/2021, del 7 luglio 2021), al fine di acquisire, *inter alia*, chiarimenti sul predetto piano d'interventi, nonché documentazione comprovante lo stato di avanzamento della relativa procedura autorizzativa, comprensiva dell'eventuale cronoprogramma;

**VISTA**

la nota di riscontro alla suddetta richiesta d'informazioni, acquisita al prot. ART, n. 11051/2021, del 14 luglio 2021, con la quale il G.I. ha affermato, tra l'altro, che: il progetto di potenziamento infrastrutturale e tecnologico relativo al nodo ferroviario di Milano Centrale comprende *"interventi preliminari all'attuale ACEIT (...), attivazione del nuovo impianto ACC [Apparato Centrale Computerizzato] (...), adeguamento per fasi del PRG [Piano Regolatore Generale] di stazione (...)"*; *"gli interventi individuati sono previsti nel vigente aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021, nell'ambito del programma P054"* (cfr. tabella A, recante *"Portafoglio investimenti in corso e programmatici"*). Nella suddetta nota, RFI ha altresì aggiunto che *"è in corso di redazione l'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I, che seguirà l'iter previsto dall'art. 2 co.1 del d.l. 22 giugno 2021 n. 89"* e che *"in tale ambito, RFI ha proposto la copertura finanziaria di almeno una fase realizzativa dell'investimento"*;

**VISTO**

il verbale dell'audizione del 10 settembre 2021 di RFI - convocata con nota prot. ART n. 12326/2021, del 6 agosto 2021 - nel corso della quale la predetta Società ha fornito chiarimenti relativi all'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I e agli interventi di *upgrading* infrastrutturale e tecnologico di Milano C.le ivi previsti. Con specifico riferimento al cronoprogramma dei predetti interventi, il G.I. ha rappresentato che: il CdP-I contiene, oltre alla parte contrattuale, alcuni allegati tecnici contenenti *"indicazioni di massima sui [relativi] tempi di realizzazione"*; *"[t]ali tempi sono coerenti con quanto previsto nel Piano commerciale adottato in data 13 agosto*

2021", ove è indicato, quale anno previsto di attivazione dell'intervento in esame (rif. P-054 del CdP-I), il 2026. Nel corso della predetta audizione RFI ha precisato, infine, di "stima[re] di concludere i suddetti interventi (compresi gli aspetti infrastrutturali) entro il 2026" (cfr. nota prot. ART n. 13963/2021, del 13 settembre 2021);

**VISTA** la nota del 13 ottobre 2021 (prot. ART n. 15960/2021, di pari data), con la quale l'Autorità ha chiesto al Gestore dell'Infrastruttura di fornire documentazione inerente all'Aggiornamento CdP-I 2020-2021, dando evidenza delle tempistiche di realizzazione degli interventi di *upgrading* infrastrutturale di Milano C.le ivi previsti;

**VISTA** la nota di riscontro del 5 novembre 2021 (prot. ART n. 17793/2021, dell'8 novembre 2021), con la quale RFI ha rappresentato, tra l'altro, che le indicazioni sui tempi di realizzazione degli interventi di *upgrading* infrastrutturale di Milano C.le sono rinvenibili nel summenzionato Piano commerciale di RFI, edizione PNRR del 13 agosto 2021;

**VISTA** la richiesta istruttoria integrativa del 17 novembre 2021 (prot. ART n. 18419/2021, di pari data), con la quale sono state chieste a RFI ulteriori precisazioni sui predetti interventi infrastrutturali, anche in considerazione delle tempistiche indicate nel PNRR;

**VISTA** la nota del 26 novembre 2021 (prot. ART 18940/2021, di pari data), con la quale RFI ha, tra l'altro, confermato che gli interventi di *upgrading* infrastrutturale del nodo di Milano C.le rientrano nella misura 3, componente 1 del PNRR, come desumibile anche dall'Aggiornamento CdP-I (cfr. relazione informativa, appendice n. 9 cit.) e dal Piano commerciale RFI, edizione PNRR;

**VISTO** il vigente allegato tecnico al PIR (recante: "*Gradi di Utilizzo dell'Infrastruttura: infrastruttura a capacità limitata e infrastruttura satura*"), da cui risulta la perdurante situazione di saturazione della stazione di Milano C.le;

**VISTA** la relazione dell'Ufficio Vigilanza e Sanzioni;

**CONSIDERATO** quanto rappresentato nella suddetta relazione circa:

- la sopravvenuta carenza dei presupposti per prescrivere a RFI di sottoporre all'approvazione preliminare del MIMS un piano recante le misure di potenziamento delle porzioni dell'infrastruttura di Milano C.le dichiarate satute in data 4 ottobre 2019, comprensivo del cronoprogramma dei relativi interventi realizzativi. E ciò in quanto, nel corso del presente procedimento, sono stati acquisiti nuovi elementi da cui si evince che gli interventi di *upgrading* infrastrutturale e tecnologico della stazione di Milano C.le sono stati già finanziati, oltre che per la parte concernente la progettazione (cfr. CdP-I e successivi aggiornamenti 2018-2019 e 2020-2021), anche per talune fasi realizzative, con benefici commerciali attesi entro il 2026, coerentemente agli obiettivi e ai traguardi fissati nel PNRR (cfr. Aggiornamento 2020-2021 del CdP-I e relativa tabella A, nonché appendici nn. 3 e 9 della relazione informativa; Piano

commerciale di RFI del 13 agosto 2021; PNRR e relativa decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 13 luglio 2021);

- l'opportunità - in considerazione della rilevata, perdurante situazione di saturazione della stazione di Milano C.le, nonché degli impatti che gli interventi di *upgrading* infrastrutturale e tecnologico potranno avere sull'accesso ai servizi e sul traffico di Milano C.le - che RFI trasmetta all'Autorità, entro il 30 settembre di ciascun anno e fino al 2026, una relazione illustrativa sull'evoluzione del livello di utilizzazione della capacità infrastrutturale della stazione di Milano C.le, tenendo tempestivamente conto delle richieste di utilizzo di capacità ricevute e degli stati di avanzamento dei suddetti interventi di *upgrading* infrastrutturale;

**RITENUTO**

pertanto, che, sulla base delle suesposte considerazioni, da un lato, siano venuti meno i presupposti per prescrivere a RFI di sottoporre all'approvazione preliminare del MIMS un piano recante le misure di potenziamento delle porzioni dell'infrastruttura di Milano C.le dichiarate sature in data 4 ottobre 2019, comprensivo del cronoprogramma dei relativi interventi realizzativi e, dall'altro lato, sussistano i presupposti per prescrivere al Gestore dell'Infrastruttura di trasmettere all'Autorità, entro il 30 settembre di ciascun anno e fino al 2026, una relazione illustrativa sull'evoluzione del livello di utilizzazione della capacità infrastrutturale della stazione di Milano C.le;

tutto ciò premesso e considerato

**DELIBERA**

1. di dare atto che, sulla base degli elementi indicati in premessa, nel corso del presente procedimento sono venuti meno i presupposti per prescrivere a RFI di sottoporre all'approvazione preliminare del MIMS un piano recante le misure di potenziamento delle porzioni dell'infrastruttura di Milano C.le dichiarate sature in data 4 ottobre 2019, comprensivo del cronoprogramma dei relativi interventi realizzativi, come indicato nella delibera n. 60/2021 di avvio del procedimento;
2. di prescrivere, per i motivi indicati in premessa, che si intendono qui integralmente richiamati, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del d.lgs. n. 112/2015, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, di trasmettere all'Autorità, entro il 30 settembre di ciascun anno e fino al 2026, una relazione illustrativa sull'evoluzione del livello di utilizzazione della capacità infrastrutturale della stazione di Milano C.le, tenendo tempestivamente conto delle richieste di utilizzo di capacità ricevute e degli stati di avanzamento degli interventi di *upgrading* infrastrutturale della predetta stazione;
3. in caso di inottemperanza alle prescrizioni di cui al punto 2 della presente delibera è irrogata una sanzione nei confronti dei trasgressori da un minimo di 100.000,00 euro ad un massimo di 500.000,00 euro, ai sensi dell'art. 37, comma 14, lett. b) del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

4. La presente delibera è notificata a mezzo PEC a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., comunicata a Trenitalia S.p.A. e Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto, per quanto d'interesse, ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale, entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica, oppure ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica.

Torino, 16 dicembre 2021

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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