

Delibera n. 21/2022

**Avvio di un procedimento individuale, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché dell'articolo 6 del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, in relazione alla metodologia di allocazione degli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106.**

L'Autorità, nella sua riunione del 9 febbraio 2022

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito anche: "Autorità" o "ART");
- 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 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)"* e, in particolare, l'articolo 37, commi 1, 2, 3 e 9, ai sensi del quale:
- *"1. L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto";*
  - *"2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, 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, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue:*
    - a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva;*
    - b) criteri in esso contenuti;*

- c) procedura di assegnazione e relativo esito;*
- d) sistema di imposizione dei canoni;*
- e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare;*
- f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13;*
- g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17;*
- g-bis) gestione del traffico;*
- g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata;*
- g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater”;*
- *“3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti”;*
- *“9. L'organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione 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. Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione 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)”;*

**VISTO**

il decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106, recante *“Misure urgenti connesse all'emergenza da COVID-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali”* (di seguito anche: D.L. n. 73/2021) e, in particolare, l'articolo 73, rubricato *“Disposizioni urgenti in materia di trasporto”*, che ai commi 4 e 5 prevede:

- “4. Allo scopo di sostenere la ripresa del traffico ferroviario e in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 è autorizzata l'ulteriore spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2021 a favore di Rete ferroviaria italiana Spa. Lo stanziamento di cui al primo periodo del presente comma è dedotto da Rete ferroviaria italiana Spa dai costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso al fine di disporre, dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, entro il limite massimo dello stanziamento di cui al medesimo primo periodo, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. Il canone per l'utilizzo dell'infrastruttura su cui applicare la riduzione di cui al secondo periodo del presente comma è determinato sulla base delle vigenti misure di regolazione definite 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”;

- “5. Eventuali risorse residue, nell'ambito di quelle di cui al comma 4, conseguenti anche a riduzioni dei volumi di traffico rispetto a quelli previsti dal piano regolatorio 2016-2021 e riferiti al periodo compreso tra il 1° maggio 2021 e il 30 settembre 2021, sono destinate a compensare il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo. Entro il 15 novembre 2021, Rete ferroviaria italiana Spa trasmette al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e all'Autorità di regolazione dei trasporti una rendicontazione sull'attuazione del comma 4 e del presente comma”;

**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, approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, e, in particolare, l'articolo 6;

**VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, adottato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni, applicabile in quanto compatibile al solo fine di garantire i diritti di partecipazione al presente procedimento;

**VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 9256/2021, del 10 giugno 2021, con la quale Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche “RFI” o “Gestore”) ha rappresentato al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (di seguito anche “MIMS”) nonché all'ART che:

- “in considerazione dei volumi di traffico attualmente previsti da questo Gestore, l'applicazione della percentuale massima di sconto contemplata dal Decreto

*sostegni-bis (i.e. 100 % della componente B) per l'intera durata del periodo di riferimento determinerebbe un fabbisogno finanziario superiore ai 150 milioni di euro stanziati, con conseguente superamento del vincolo di spesa espressamente sancito dal comma 4 della disposizione in parola”;*

*- “Pertanto, al fine di individuare le migliori modalità attraverso cui riconoscere detto sconto nel pieno rispetto dei connessi vincoli normativi, di seguito si rappresentano due possibili scenari alternativi:*

*A. riconoscimento di uno sconto pari al 100 % della componente B fino ad esaurimento della spesa prevista dal Decreto Sostegni-bis. L'adozione di tale criterio, stanti i volumi previsti, porrebbe comportare l'esaurimento delle risorse stanziare già nel mese di agosto 2021 o comunque prima del 30 settembre 2021;*

*B. riconoscimento di una quota di sconto inferiore al 100 % determinata in misura utile a coprire tutto il periodo temporale indicato dal Decreto Sostegni-bis, con eventuale conguaglio da effettuarsi nella mensilità di settembre sulla base dei volumi effettivamente realizzati dalle imprese ferroviarie rientranti nell'ambito soggettivo della norma in questione”;*

*- “In considerazione di tutto quanto sopra prospettato, ed anche tenuto conto dei compiti di verifica sulla rendicontazione sanciti dal comma 5 dell'art. 73 D.L 73/2021, appare necessario acquisire, per quanto di rispettiva competenza, un pronunciamento da parte di Codeste Amministrazioni circa la maggiore adeguatezza dell'uno o dell'altro scenario al conseguimento delle finalità di sostegno sottese al Decreto in oggetto ovvero eventuali indicazioni di diverse modalità applicative che si riterrà di fornire”;*

*- “Nelle more delle suddette determinazioni, quanto agli imminenti adempimenti amministrativi, economici e finanziari relativi al mese di maggio 2021, questo Gestore, in continuità con quanto già effettuato nel periodo gennaio/aprile 2021 sulla base della Legge di Bilancio 2021 n. 178 del 30 dicembre 2020, procederà con l'applicazione dello sconto nella misura del 100 % verso le Imprese rientranti nel perimetro delineato dal Decreto Sostegni-bis”;*

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 9849/2021, del 22 giugno 2021, con la quale il MIMS, a seguito della comunicazione ricevuta da RFI, ha rappresentato che:

*- “la norma in questione prevede il riconoscimento alle imprese ferroviarie dell'ulteriore riduzione del canone, per il periodo 1 maggio 2021 - 30 settembre 2021, per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 % della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'art. 17, comma 4, del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. Tale riduzione è riconosciuta fino al limite massimo di stanziamento previsto dalla normativa stessa”;*

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 11329/2021, del 21 luglio 2021, con la quale RFI ha fornito alle imprese ferroviarie informazioni in merito alla riduzione della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, come previsto dall'articolo 73 del D.L. n. 73/2021, evidenziando, in particolare, che:

- *“Questo Gestore, tenuto anche conto dell’interlocuzione con i competenti Uffici del MIMS, procederà a computare una riduzione della componente B del pedaggio, così come fino ad oggi applicata, pari al 100%, nell’ambito del periodo temporale previsto dalla norma e fino all’integrale utilizzazione del contributo, come detto pari a 150 milioni di euro”;*
- *“Ad oggi, tenuto conto della programmazione del traffico interessato dalla misura di cui trattasi, si prevede che il suddetto contributo sia destinato ad esaurirsi al termine del prossimo mese di agosto, mensilità per la quale si stima, quindi, possa comunque essere applicata una riduzione della componente B del canone pari a circa il 100%. Conseguentemente, sulla base delle medesime stime e per effetto della anticipata completa utilizzazione del contributo, per il mese di settembre, il pedaggio è destinato ad essere corrisposto senza riduzione e, quindi, nella sua interezza”;*

**VISTA**

la nota prot. ART n. 12202/2021, del 5 agosto 2021, con la quale, nell’esercizio dei poteri di monitoraggio, è stato rappresentato al Gestore che:

- *“sulla base delle informazioni disponibili, non si ritiene che l’esercizio di una o dell’altra delle due opzioni proposte da codesto Gestore sia in grado di determinare significative distorsioni all’interno dei mercati di riferimento, posto che l’importo complessivo del sostegno spettante a ciascuna impresa ferroviaria varierebbe in misura molto limitata adottando il primo o il secondo criterio”;*
- *“sotto il profilo della trasparenza e della prevedibilità, che entrambi i criteri contengono un elemento indeterminato: nel primo caso, infatti, non sarebbe nota (se non sulla base di stime) la data in cui, prevedibilmente, si esauriranno le risorse stanziate, mentre nel secondo risulterebbe indeterminata (benché stimabile, sulla base dei volumi di traffico previsti) la quota percentuale di ristoro, inferiore al 100%, spettante a ciascun servizio”;*
- *“occorre rilevare che la norma in questione appare chiara nel definire l’ambito oggettivo di applicazione della misura di sostegno: vengono infatti definiti in modo puntuale sia il periodo di applicazione (dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021) che il limite massimo all’importo complessivamente riconoscibile alle imprese ferroviarie (150 milioni di euro), mentre per la quota di riduzione non risulta essere assunto un valore puntuale, quanto piuttosto un limite superiore (fino a 100% della componente B del canone)”;*

- *“Tale interpretazione depone chiaramente a favore dello scenario proposto da codesto Gestore alla lettera B, che prevede la determinazione della quota percentuale di sconto spettante a ciascuna impresa attraverso la distribuzione dell’importo stanziato sui volumi di traffico circolati nell’intero periodo dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021”;*

**VISTA**

in particolare la nota acquisita al prot. ART n. 14854/2021, del 24 settembre 2021, con la quale RFI, a seguito delle interlocuzioni intercorse con il MIMS e l’ART, ha precisato che:

- *“sia già stato fatturato alle imprese ferroviarie l’acconto del pedaggio relativo alle mensilità di maggio, giugno e luglio 2021, con applicazione della percentuale di sconto pari al 100 %”;*

- *“l’ottemperanza a quanto suggerito dall’ART nel proprio parere comporterebbe un ricalcolo di quanto fatturato in tali mesi, con conseguente necessità di predisporre relativi conguagli a sfavore delle imprese ferroviarie, nonché l’applicazione di uno sconto difforme da quello precedentemente formalizzato e comunicato alle medesime”;*

- *“(...) in considerazione del fatto che: (i) la sostanziale invarianza in termini di distribuzione dei volumi di traffico nel periodo maggio/agosto 2021 (Lunga percorrenza 58%; Merci 42%) e maggio/settembre 2021 (Lunga percorrenza 59%; Merci 41%) non determina (...) alcuna discriminazione o distorsione all’interno del mercato di riferimento e che (ii) in caso di revisione delle modalità di erogazione dello sconto si introdurrebbe un’ulteriore indeterminatezza per le imprese ferroviarie, la Scrivente ritiene di proseguire nell’erogazione dello sconto secondo le modalità già comunicate, ossia applicando il criterio [di cui alla metodologia “A”]”;*

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 16852/2021, del 26 ottobre 2021, con la quale RFI ha comunicato alle imprese ferroviarie che:

- *“sulla base del traffico consuntivato nel periodo [1° maggio – 30 settembre 2021] ha applicato una riduzione del canone per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria per una percentuale pari al 100% della componente B del pedaggio per le mensilità da maggio ad agosto 2021 ed una percentuale del 23% di sconto applicata alla mensilità di settembre a copertura del residuo contributo disponibile”;*

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 18277/2021, del 15 novembre 2021, con la quale RFI, nel rispetto di quanto disposto dall’articolo 73, comma 5, del D.L. n. 73/2021, ha trasmesso al MIMS e all’ART la rendicontazione sull’attuazione delle attività poste in essere ai sensi del comma 4 della medesima disposizione normativa;

- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 18849/2021, del 25 novembre 2021, con la quale il MIMS, in riscontro alla rendicontazione ricevuta, ha preso atto del mancato consolidamento dei dati comunicati, evidenziando l'esigenza di ricevere conferma definitiva degli stessi;
- VISTA** la nota prot. ART n. 19528/2021, del 7 dicembre 2021, con la quale, nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 3, del d.lgs. n. 112/2015, è stato chiesto al Gestore di fornire *“ogni utile elemento quantitativo finalizzato al confronto finale fra i dati consolidati relativi alle riduzioni di pedaggio che risulterebbero dall'applicazione, ai singoli segmenti di mercato ed alle singole imprese ferroviarie, delle due metodologie originariamente proposte, insieme alle proprie valutazioni”*;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 20055/2021, del 16 dicembre 2021, con la quale RFI, in riscontro alla richiesta ricevuta, ha fra l'altro precisato quanto segue:
- *“L'analisi dei volumi previsionali (come detto all'epoca con i dati della 1° Ri-previsione di Budget) ha evidenziato una sostanziale invarianza nella distribuzione dello sconto tra i due segmenti di mercato interessati dal Decreto nei due diversi scenari, in ragione del fatto che la distribuzione dei volumi nel periodo maggio-agosto (60% Pax a mercato-40% Merci) risultava pressoché pari a quella del periodo maggio-settembre (59% Pax a mercato - 41% Merci), con uno scarto dell'ordine dell'1%. Tale circostanza, peraltro, è stato oggetto di rappresentazione nella nota del 24 settembre 2021 ove erano riportati gli analoghi dati, riferiti alla 2° Ri-previsione di Budget”;*
  - *“I dati di consuntivo estratti dal sistema PIC\_WEB, forniti dal Gestore nei fogli dell'allegato denominati con i nomi dei rispettivi mesi e riepilogati nel foglio 'Riepilogo da CONSUNTIVO', evidenziano una sostanziale conferma delle valutazioni effettuate sulla base dei dati previsionali, con una differenza tra i due scenari dell'1% (58% Pax a mercato - 42% Merci nel periodo maggio-agosto, 59% Pax a mercato – 41% Merci). La sostanziale invarianza tra i due scenari, fatta sulla base dei volumi e per segmenti di mercato, è stata confermata anche a livello di ripartizione dello sconto, con una differenza tra i due scenari sempre dell'ordine dell'1% (Scenario A: 80% Pax a mercato – 20% Merci, Scenario B: 81% Pax a mercato - 19% Merci), dovuta a una maggiore ripresa del traffico viaggiatori”;*
- VISTA** la nota prot. ART n. 20347/2021, del 21 dicembre 2021, con la quale, a seguito dell'analisi sulla documentazione trasmessa, è stato chiesto a RFI di provvedere ad una integrazione documentale dal momento che *“si registra la totale assenza del confronto fra i dati consolidati, con applicazione delle due metodologie, relativi alle singole imprese ferroviarie”*;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 20604/2021, del 23 dicembre 2021, con la quale il Gestore, ad integrazione della documentazione richiesta, ha trasmesso i dati consolidati relativi alle riduzioni di pedaggio per il periodo indicato dall'articolo 73

del D.L. n. 73/2021, conseguenti all'applicazione delle cd. metodologie "A" e "B", integrati sia con dettaglio su ogni singola impresa ferroviaria, sia con vista sui segmenti di mercato;

**RILEVATO** che, successivamente alla citata nota del 5 agosto 2021, sono emerse circostanze potenzialmente rilevanti ai fini della complessiva concorrenzialità del mercato ferroviario e dell'esercizio, da parte di ART, delle competenze di cui all'articolo 37, commi 3 e 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

**CONSIDERATO** che, sulla base della documentazione agli atti, il Gestore ha applicato la metodologia "A" consistente nel *"riconoscimento di uno sconto pari al 100 per cento della componente B fino ad esaurimento della spesa prevista dal Decreto Sostegni-bis. L'adozione di tale criterio, stanti i volumi previsti, porrebbe comportare l'esaurimento delle risorse stanziare già nel mese di agosto 2021 o comunque prima del 30 settembre 2021"*, rispetto alla metodologia "B" consistente nel *"riconoscimento di una quota di sconto inferiore al 100 per cento determinata in misura utile a coprire tutto il periodo temporale indicato dal Decreto Sostegni-bis, con eventuale conguaglio da effettuarsi nella mensilità di settembre sulla base dei volumi effettivamente realizzati dalle imprese ferroviarie rientranti nell'ambito soggettivo della norma in questione"* (cfr. note prott. ART nn. 9256/2021, del 10 giugno 2021, e 11329/2021, del 21 luglio 2021);

**CONSIDERATO** che, all'esito dell'attività di monitoraggio sulla struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura, come evidenziato dalla documentazione agli atti, è emerso che la metodologia di allocazione degli stanziamenti previsti dall'articolo 73, comma 4, del D.L. n. 73/2021 applicata dal Gestore ha generato risultati non equi tra i vari segmenti di trasporto e, in particolare, tra le singole imprese ferroviarie destinatarie dei cd. "Ristori Covid";

**CONSIDERATO** in particolare, che, come risulta all'esito del monitoraggio, l'applicazione della metodologia "B" avrebbe determinato:

- nel segmento di mercato passeggeri *open access*, un incremento degli importi riconosciuti, per complessivi 474.843,00 euro;
- nel segmento merci, una pressoché generalizzata riduzione degli importi riconosciuti, per complessivi 474.843,00 euro;

**CONSIDERATO** dunque, che l'applicazione delle metodologie alternative "A" e "B" proposte dal Gestore non appare condurre a risultati di impatto equivalente sul mercato, in termini di invarianza del rapporto di proporzionalità della scontistica che viene generata rispetto all'andamento del traffico realmente circolato nel periodo di riferimento nella misura in cui è emerso un aggravio dell'impatto nei confronti delle imprese ferroviarie che hanno conseguito un più forte incremento dei volumi di traffico tra i mesi di agosto e settembre, a vantaggio delle imprese

ferroviarie per le quali, di contro, i volumi di traffico sono rimasti costanti nello stesso periodo;

**CONSIDERATO** che, ai sensi del sopra citato articolo 37, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, l'Autorità ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura;

**CONSIDERATO** inoltre, che l'Autorità, ai sensi della medesima disposizione normativa, controlla il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni o qualsiasi altro pregiudizio;

**CONSIDERATO** infine, che un procedimento ordinatorio nei confronti del Gestore appare idoneo ad adottare misure adeguate a correggere eventuali distorsioni del mercato o altri sviluppi indesiderabili sui mercati di riferimento, così come disposto dall'articolo 37, comma 9, del D.lgs. n. 112/2015;

**RITENUTO** pertanto, sussistenti i presupposti per avviare nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. un procedimento individuale ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché dell'articolo 6, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, per l'eventuale adozione di un ordine di rideterminazione della metodologia applicata e, conseguentemente, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. n. 73/2021;

su proposta del Segretario generale

#### **DELIBERA**

1. per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, l'avvio di un procedimento individuale, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché dell'articolo 6, del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità, per l'eventuale adozione di un ordine di rideterminazione della metodologia applicata e, conseguentemente, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione, in relazione agli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106;
2. il responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo posta elettronica certificata (PEC): [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it), tel. 011.19212.587;
3. è possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni – Via Nizza 230, 10126 - Torino;
4. il destinatario della presente delibera, entro il termine perentorio di trenta giorni dalla notifica della stessa, può inviare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento,

tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it), nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

5. i soggetti che hanno un interesse a partecipare al procedimento possono presentare memorie scritte e documenti entro e non oltre sessanta giorni dalla pubblicazione della presente delibera, oltre a deduzioni e pareri, anche nel corso delle audizioni svolte innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
6. il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;
7. la presente delibera è notificata a mezzo PEC a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è comunicata alle imprese interessate, è trasmessa al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 9 febbraio 2022

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)