

Delibera n. 249/2022

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 147/2022, dell'8 settembre 2022 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del D.lgs. 15 luglio 2015, n. 112. Declaratoria di inammissibilità della proposta d'impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

L'Autorità, nella sua riunione del 22 dicembre 2022

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) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;

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)" (di seguito, anche: "d.lgs. 112/2015") e, in particolare:

- l'articolo 14 (*Prospetto informativo della rete*) comma 2, ai sensi del quale "[i]l prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico";

- l'articolo 22 (*Diritti connessi alla capacità*), commi 1 e 2, ai sensi dei quali “1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria procede alla ripartizione della capacità, garantendo: a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 26 e dal diritto dell'Unione; b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria; c) la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute”;

- l'articolo 23 (*Accordi quadro*), commi 3 e 4, ai sensi dei quali “3. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete tenuto conto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, qualora adottato 4. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”;

- l'articolo 27 (*Cooperazione per l'assegnazione della capacità di infrastruttura*), comma 1, ai sensi del quale “1. I gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire la creazione e l'assegnazione efficiente della capacità di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 23. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine e organizzano di conseguenza le tracce orarie che insistono su più reti. I rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura, si associano al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, anche a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di Paesi terzi”;

- l'articolo 37 (*Organismo di regolazione*), 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 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”;

- 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”);
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante *“Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 104/2015, del 4 dicembre 2015, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall’11-12-2016’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 140/2016, del 30 novembre 2016, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al ‘Prospetto Informativo della Rete 2017’ vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del ‘Prospetto Informativo della Rete 2019”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 140/2017, del 30 novembre 2017, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2019’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto Informativo della Rete 2020”*;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 118/2018 del 29 novembre 2018, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2020”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto informativo della rete 2019’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto informativo della rete 2021”*;
- VISTA** la delibera n. 151/2019, del 21 novembre 2019, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2021”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2020”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2022” e il relativo Allegato A, che ne forma parte integrante e sostanziale, ai sensi del quale, al paragrafo 4.2.3.2., stabilisce che “Si prescrive di eliminare dal paragrafo 4.4.1.1 del PIR quanto di seguito riportato: “Tale limitazione non trova applicazione per le richieste di sottoscrizione di nuovi Accordi Quadro aventi ad oggetto capacità funzionale ai servizi di trasporto pubblico locale, nonché agli Accordi Quadro già sottoscritti”*;

- VISTA** la delibera n. 187/2020, del 26 novembre 2020, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2022”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2021”;*
- VISTA** la delibera n. 173/2021, del 6 dicembre 2021, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2023”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2022”;*
- VISTA** la delibera n. 227/2022, del 30 novembre 2022, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2024”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2023”;*
- VISTA** il Prospetto informativo della rete relativo all’anno 2023 (di seguito: “PIR”) elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche “Gestore” o “RFI”), e i successivi aggiornamenti, e, in particolare, il Capitolo 4 *“Allocazione della capacità”* al cui paragrafo 4.4.2.1. *“Limitazioni all’assegnazione di capacità quadro”* stabilisce, *inter alia*, che *“[l]a capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l’insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l’85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria”;*
- VISTA** la delibera n. 147/2022, dell’8 settembre 2022 (notificata con nota prot. ART n. 19041/2022, di pari data) con la quale l’Autorità ha avviato un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l’eventuale adozione, ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di un provvedimento sanzionatorio per la violazione dell’articolo 23, comma 3, del d.lgs. 112/2015, per non aver rispettato i limiti nell’assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l’anno 2023;
- VISTA** la nota prot. ART n. 22958/2022, del 24 ottobre 2022, con la quale RFI ha presentato un’istanza di audizione, allegando i nominativi dei partecipanti;
- VISTA** la nota prot. ART n. 22984/2022, del 25 ottobre 2022, con la quale, in accoglimento all’istanza presentata da RFI, è stata convocata audizione per il giorno 27 ottobre 2022, alle ore 11:00;
- VISTO** il verbale dell’audizione, tenutasi in data 27 ottobre 2022, acquisito agli atti con nota prot. ART n. 23756/2022, del 4 novembre 2022, nel corso della quale il Gestore ha rappresentato che:
- “(...) sebbene il procedimento abbia ad oggetto gli undici accordi quadro sottoscritti nel marzo 2022, lo stesso sia suscettibile di produrre effetti su un perimetro più ampio sia in termini soggettivi che oggettivi, in ragione dell’interconnessione che caratterizza la capacità ferroviaria”;*

- *“(...) per modificare gli Accordi Quadro già sottoscritti e oggetto del procedimento inevitabilmente si renderebbe necessario intervenire anche su altre tratte ovvero altri Accordi Quadro esistenti”;*
- *“(...) ripristinare la capacità nel rispetto dei limiti indicati nel PIR vorrebbe dire privare di capacità una parte contrattuale che l’ha acquisita con la sottoscrizione degli Accordi Quadro, con potenziali impatti su una pluralità di soggetti quali Regioni, imprese ferroviarie e, in ultima istanza, utenti del trasporto ferroviario”;*
- *“(...) sta elaborando una proposta di impegni che sarà trasmessa entro la scadenza prevista nella delibera di avvio del procedimento per cui è audizione”;*
- *“(...) pendono richieste di capacità di Accordo Quadro scaduti nei confronti di quattro Regioni (Lazio, Molise, Valle d’Aosta e Basilicata) oltre la scadenza di un ulteriore Accordo Quadro di una impresa merci”;*
- *“(...) nell’ambito degli Accordi Quadro sottoscritti si parla di capacità commerciale e non di capacità teorica. Il limite previsto dal PIR viene calcolato su una capacità (commerciale), dunque, inferiore rispetto a quella che potenzialmente potrebbe sfruttare l’infrastruttura in termini di capacità teorica”;*
- *“(...) il tema riguarda il piano commerciale dove si cerca di adottare un modello di esercizio che definisca la miglior utilizzazione dell’infrastruttura (...) tanto da aver richiesto alle Regioni in determinati Accordi Quadro la necessità di utilizzare dei treni che sono in grado di sfruttare al meglio la capacità teorica dell’infrastruttura”;*
- *“(...) tale limite è riportato nel PIR - che come noto ha valenza di condizioni generali di contratto - di talché le Regioni, al pari del Gestore, avrebbero dovuto averne contezza e che, nel caso concreto, la capacità assegnata, in considerazione di circostanze passate nonché della natura del mercato di riferimento, ha pacificamente superato il predetto limite senza però determinare alcun effettivo pregiudizio al mercato”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 23888/2022, del 7 novembre 2022, con la quale il Gestore ha presentato una proposta d’impegni volta a ottenere la chiusura del procedimento in esame senza l’accertamento dell’infrazione;

CONSIDERATO

che, nella richiamata proposta di impegni, RFI ha:

- i) proposto di *“(...) rendere contendibile la capacità assegnata oltre soglia nei vigenti AQ solo nel momento in cui vengano presentate richieste di tracce ad essa connesse”;*
- ii) proposto di *“intraprendere e concludere entro il prossimo marzo 2023, un complessivo riesame dei vigenti AQ, in modo tale da dare evidenza della quota di capacità assegnata oltre la soglia dell’85% e della sua piena contendibilità. (...) di dover adottare analogo modus operandi anche per la redazione degli AQ di prossima*

sottoscrizione/aggiornamento, nell’ottica di garantire una parità di trattamento a tutti gli attori del mercato ferroviario”;

iii) evidenziato che “nel processo di coordinamento tra singola richiesta di traccia annuale e capacità in AQ, prenderà a riferimento i criteri di priorità di cui al paragrafo 4.6.2 del PIR, disapplicando tuttavia la maggior tutela prevista in favore dei titolari di AQ dalla seguente formulazione: “fatte salve le tracce orarie richieste in aderenza ad un Accordo Quadro sottoscritto”;

iv) proposto di “[procedere] ad una riallocazione solo in caso di effettive richieste confliggenti- in modo tale da non pregiudicare i servizi di trasporto ferroviario attualmente erogati sulla base della capacità assegnata”;

v) proposto di “corrispondere [al titolare di AQ che non disponesse più di parte della capacità contrattualizzata] a titolo di sconto:

- una somma pari all’importo della componente B del canone di utilizzo dell’infrastruttura riferito alla traccia in questione, nel caso di assegnazione di una traccia con caratteristiche differenti rispetto a quelle definite nell’AQ in termini di Line Planning (origine/destinazione dei servizi e fermate intermedie) e/o di Scheduling (fascia oraria del servizio individuata in AQ);

- una somma pari all’intero importo del canone di utilizzo dell’infrastruttura riferito alla traccia in questione, nel caso in cui non fosse possibile pervenire all’assegnazione di alcuna traccia”;

vi) evidenziato che “[i] costi connessi alla parte di impegno di cui al punto 1.1 rientrano nell’ambito di quelli ordinari di gestione di RFI. Quelli relativi alla parte di cui al punto 1.2, non preventivamente stimabili nel complesso, possono essere unitariamente individuati facendo riferimento agli importi indicati nel paragrafo 5.3.2 “Tariffe del Pacchetto Minimo d’Accesso” del Prospetto Informativo della Rete 2023”;

vii) evidenziato “[c]on riferimento alle tempistiche di attuazione dell’impegno proposto, (...) che la misura di cui al punto 1.1 troverà piena esecuzione entro il prossimo marzo 2023. Quanto invece alla misura proposta al punto 1.2 si ritiene adeguato -anche considerata la potenziale incidenza sui conti del GI ed il rispetto del principio di cui all’art. 16 del D.lgs. 112/2015- un periodo di vigenza pari a due orari di servizio a decorrere dall’orario di servizio 2023/2024”;

VISTA

la nota prot. ART n. 24170/2022, del 10 novembre 2022, con la quale, in accoglimento all’istanza presentata da RFI nella proposta di impegni, è stata convocata audizione per il giorno 24 novembre 2022, alle ore 11:00;

VISTA

la nota prot. ART n. 24611/2022, del 18 novembre 2022, con la quale RFI ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata;

VISTO

il verbale dell'audizione, tenutasi in data 24 novembre 2022, acquisito agli atti con nota prot. ART n. 25344/2022, del 30 novembre 2022, nel corso della quale il Gestore ha rappresentato che:

- *“(...) lo sfioramento dell’85% della capacità allocabile, come ribadito nella proposta di impegni, è avvenuto per dare soddisfazione al mercato e, al tempo stesso, senza creare pregiudizi anche perché non è mai pervenuta alcuna contestazione da parte di imprese ferroviarie interessate”;*

- *“(...) la volontà (...) è quella di trattare unitariamente tutti gli AQ (già sottoscritti e di prossima sottoscrizione) e, conseguentemente, di rendere contendibile quella quota parte allocata in eccesso rispetto al limite previsto dalla regolazione”;*

- *“(...) in caso di riduzione della capacità contrattualizzata, (...) provvederà a riconoscere al titolare di AQ, a titolo di sconto, una somma pari alla componente B della traccia contrattualizzata, qualora questa differisca da quanto previsto in AQ ovvero una somma pari al totale del valore della traccia in assenza di contrattualizzazione”;*

- *“(...) anche per gli AQ di prossima sottoscrizione sarà adottato il medesimo criterio proposto per gli AQ già sottoscritti nei quali è stata allocata una capacità superiore all’85% previsto dalla regolazione con l’applicazione, dunque, del meccanismo di contendibilità come rappresentato al punto 1.1 della suddetta proposta di impegni il quale consentirebbe di soddisfare le richieste del mercato”;*

- *“(...) la misura di cui al punto 1.2 della proposta di impegni in parola, non troverà applicazione agli AQ di nuova sottoscrizione (i.e. nuovi AQ o aggiornamenti di AQ limitatamente alla parte riguardante nuova capacità allocata) in quanto, in tal caso - diversamente dagli attuali titolari di AQ - i soggetti verranno posti in condizione, già al momento della conclusione dell’Accordo, di conoscere la quota di capacità potenzialmente contendibile”;*

- *“(...) la proposta di impegni, se dichiarata ammissibile, potrà poi tradursi - come già accaduto in occasione di precedenti procedimenti dinnanzi all’Autorità conclusi con approvazione di impegni-in un aggiornamento della pertinente disciplina contenuta nel PIR”;*

SENTITO

il Responsabile del procedimento ai sensi dell’art. 16, comma 1, del Regolamento sanzionatorio, che ha formulato le proprie valutazioni nella relazione agli atti del procedimento;

RITENUTO

che la proposta relativa agli impegni sopra indicati, concernenti la violazione contestata con la delibera n. 147/2022, dell’8 settembre 2022, non appaia idonea al più efficace perseguimento degli interessi tutelati dalla disciplina che si assume violata nella parte in cui:

- quanto all'impegno proposto dalla Società di *"rendere contendibile la capacità assegnata oltre soglia nei vigenti AQ solo nel momento in cui vengano presentate richieste di tracce ad essa connesse"*, lo stesso, invertendo l'ordine logico della *ratio* sottesa alla disciplina violata, è manifestamente inutile all'efficace perseguimento degli interessi tutelati dalla disciplina in esame nella misura in cui non risulta funzionale al raggiungimento delle precipue finalità alla base della normativa e dalla regolazione vigente in materia di allocazione di capacità infrastrutturale. L'impegno proposto, in particolare, non consente, come concretamente richiesto dalla normativa e dalla regolazione in esame, una competitività *ex ante* mirata alla ottimale gestione dell'infrastruttura ma, contrariamente, cerca di porre rimedio *ex post* in termini di "congelamento di capacità" e, eventualmente, di un successivo ristoro nei confronti di coloro che si vedono privati di una parte di capacità già allocata. Tale interpretazione, a ben vedere, non consente di rispettare la finalità sottesa alla disciplina riguardante l'allocazione di capacità infrastrutturale – nell'accezione data dal decreto legislativo del 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"*, così come poi trasposta nei criteri definiti dall'organismo di regolazione – in quanto, un eventuale recupero *ex post* (della contendibilità di capacità infrastrutturale), ostacolerebbe il naturale processo competitivo, anche in virtù dell'orizzonte quinquennale di validità dell'allocazione, il quale, inevitabilmente, vedrebbe vanificati i suoi effetti benefici, sia in termini di mancata programmazione che di effettiva partecipazione. La rappresentazione dell'atto di impegno conferma, altresì, come la condotta contestata non sia cessata, e continui a produrre effetti confliggenti con un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria;

RITENUTO

che sussistano, pertanto, i presupposti per rigettare la proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la nota prot. ART n. 23888/2022, del 7 novembre 2022, dichiarandola inammissibile ai sensi dell'articolo 16, comma 4, lettere c) e d) del Regolamento sanzionatorio;

CONSIDERATO

che dalla rilevata inammissibilità consegue, ai sensi dell'articolo 19, comma 1, del sopracitato Regolamento sanzionatorio, il rigetto della proposta di impegni e la prosecuzione del procedimento avviato con la delibera n. 147/2022;

CONSIDERATO

inoltre, che il rigetto degli impegni non configura in capo al soggetto proponente alcun pregiudizio di carattere definitivo, non risultando l'atto idoneo a determinare un arresto procedimentale in senso proprio, ovvero ad incidere con carattere di irretrattabilità sugli esiti dell'istruttoria nel suo complesso, ovvero a determinare in altro modo un'effettiva compressione delle posizioni giuridiche del soggetto proponente;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. per le considerazioni di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamate, è dichiarata inammissibile ai sensi dell'articolo 16, comma 4, lettere c) e d) del Regolamento sanzionatorio, la proposta d'impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la nota prot. ART n. 23888/2022, del 7 novembre 2022, in relazione al procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 147/2022, dell'8 settembre 2022;
2. si dispone, ai sensi dell'articolo 19, comma 1, del menzionato Regolamento sanzionatorio, il rigetto della suddetta proposta di impegni e, per l'effetto, la prosecuzione del relativo procedimento;
3. 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, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, ai sensi dell'articolo 19, comma 2, del menzionato Regolamento sanzionatorio;
4. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è comunicata a Trenitalia S.p.A., quale partecipante al presente procedimento, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 22 dicembre 2022

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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