

Delibera n. 58/2023

Reclamo di Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. presentato in data 8 marzo 2022, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento all'assegnazione di uno spazio presso la stazione di Verona Porta Nuova da adibire a sala *lounge*. Decisione.

L'Autorità, nella sua riunione del 23 marzo 2023

- 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) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, e in particolare gli articoli da 9 a 14;
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, 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)*" (di seguito: "decreto legislativo n. 112/2015") e, in particolare:
- l'articolo 13, commi 2, 6 e 13, ai sensi dei quali: "*gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: a) stazioni passeggeri, relativamente [...] agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario*" (comma 2); "[a]lle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. [...] La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto" (comma 6); "[l]e procedure ed i criteri relativi all'accesso ai servizi di cui ai commi 2, 9 e 11 sono definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti sulla base delle misure di cui all'articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio" (comma 13);
 - 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 [...] dall'operatore di un impianto di servizio" (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" e "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); "[l]a 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 comminando adeguate sanzioni" (comma 10);

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 di criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie"* e, in particolare, la misura 10.6.1 secondo cui: *"[a]d ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e dei servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori"*;

VISTA

la delibera dell'Autorità n. 66/2015, del 6 agosto 2015, e relativi allegati, recante: *"Approvazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarato ammissibile con Delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 8.6.1, 10.6.1 e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014"*;

VISTA

la delibera n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante *"Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"*, la quale ha, da un lato, abrogato la summenzionata misura di regolazione 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e ha, dall'altro, stabilito che:

- *"[a]d ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili, sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (automatica e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori" (cfr. misura 11.1);*
- *"[l]e strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario, di cui all'articolo 13, comma 2, lettera a), del d.lgs. 112/2015, comprendono - tra gli*

altri - gli spazi richiesti dalle imprese ferroviarie per poter prestare servizi di accoglienza e assistenza alla propria clientela” (cfr. misura 11.4);

- *“[n]el caso in cui il gestore di stazione passeggeri respinga una richiesta di specifici spazi per l'erogazione di servizi di biglietteria, assistenza, accoglienza e desk informativi, in quanto in conflitto con un'altra richiesta o riguardante spazi già allocati, ed il richiedente presenta reclamo all'Autorità ai sensi dell'articolo 13, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nell'esame del reclamo l'Autorità prende in particolare in considerazione, se pertinenti, oltre agli elementi di cui all'articolo 14 del Regolamento:*
 - *l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero e valore dei titoli di viaggio venduti e numero di passeggeri serviti) di spazi già eventualmente assegnati al richiedente nella stessa stazione;*
 - *l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo di spazi già eventualmente assegnati ad altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo;*
 - *il numero e l'estensione di spazi richiesti ed ottenuti in altre stazioni sul territorio nazionale, sia dal richiedente che da altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo, ed il grado di utilizzo degli stessi” (cfr. misura 11.5);*

VISTI i prospetti informativi della rete nazionale (di seguito: “PIR”) e, in particolare, il capitolo 5, paragrafo 5.3.1 del PIR 2019 e il corrispondente capitolo 7, paragrafo 7.3.2 del PIR 2022;

VISTO il Piano di utilizzo della stazione di Verona Porta Nuova (di seguito anche: “PUdS”);

VISTO il reclamo, presentato ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, da Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito: “Italo” o “Società”) e acquisito agli atti con prot. ART 4578/2022, dell'8 marzo 2022, con cui la Società ha lamentato la mancata assegnazione, presso la Stazione di Verona Porta Nuova, di uno spazio da adibire a sala *lounge* nell'Area 1 del relativo PIR-web, dove è sita, *inter alia*, la sala *lounge* di Trenitalia S.p.A. (di seguito: “Trenitalia”), rappresentando che alla stessa era stata, invece, offerto uno spazio sito al primo piano, di fronte al binario 1, che, ad avviso di Italo, “è in posizione non adeguata, e comunque decentrata rispetto alla lounge dell'impresa ferroviaria concorrente”;

VISTA la nota prot. ART n. 5923/2022, del 29 marzo 2022, con cui a Italo è stato chiesto di indicare eventuali motivati elementi di riservatezza del reclamo e dei relativi allegati, ai fini della successiva trasmissione dello stesso alla società G.S. Retail S.p.A. (di seguito: “GS Retail” o “Gestore”);

VISTA la nota di riscontro della Società, acquisita agli atti con prot. ART n. 9565/2022, del 5 aprile 2022;

- VISTA** la nota prot. ART n. 9753/2022 del 07/04/2022, con cui il summenzionato reclamo e i relativi allegati sono stati inoltrati al Gestore, invitando lo stesso a trasmettere eventuali osservazioni e chiedendo talune informazioni;
- VISTA** la nota di replica di GS Retail, acquisita agli atti con prot. ART n. 12532/2022, del 6 maggio 2022, in cui il Gestore rappresenta, *inter alia*, che:
- *“con [...] nota [di Italo] del 3 dicembre 2019, è stata avanzata a RFI richiesta di assegnazione di spazi lounge nella stazione di Verona Porta Nuova, con le seguenti specificazioni: - superficie richiesta pari a circa 150 mq all’interno dell’area centrale dell’atrio di stazione [...]. In data 22 gennaio 2020, a seguito di richiesta pervenuta a GS Retail da RFI con nota del 20 dicembre 2019, si svolgeva un sopralluogo congiunto presso la stazione in oggetto, nel corso del quale – in estrema sintesi – GS Retail, facendo constatare l’indisponibilità di spazi all’interno dell’area posta di fronte all’atrio centrale, rappresentava la disponibilità di altro locale (contraddistinto con la sigla F6) posto di fronte al binario 1 della medesima stazione, mentre Italo, non ritenendo adeguata la proposta del locale F6 (esclusivamente) sotto il profilo della “pari visibilità/accessibilità rispetto al competitor”, insisteva per il posizionamento in zona atrio, previo rilascio di porzione della lounge occupata da Trenitalia, rappresentando altresì l’urgenza di poter ricevere tale spazio in quanto l’obiettivo di attivazione della nuova lounge da parte di Italo era fissato “al più tardi alla fine del mese di maggio” dello stesso anno 2020. Il 7 febbraio 2020, seguiva comunicazione di GS Retail che confermava la disponibilità immediata del locale F6, mentre erano in corso le verifiche per il rilascio da parte di Trenitalia di una porzione della propria lounge. In seguito, GS Retail sollecitava un riscontro da Trenitalia con propria nota del 27 febbraio 2020, in cui si chiedeva il rilascio di una porzione del locale lounge o, in alternativa, di valutare la collocazione di entrambe le lounge (quella di Trenitalia e quella di Italo) all’interno del locale F6, avente dimensioni ben maggiori (circa 442 mq) di quelli del locale posto in atrio (circa 158 mq). Purtroppo, tale richiesta è rimasta priva di riscontro” (cfr. prot. ART n. 12532/2022”;*
 - *“GS Retail - in ottemperanza alla misura 11.6 della Delibera 130/2019 - procedeva alla pubblicazione del Piano di Utilizzo di Stazione (PUdS 2022), che veniva posto in consultazione per la prima volta il 21 settembre 2020. In tale occasione, per quanto riguarda la stazione di Verona P.N., proprio in considerazione del fatto che era pervenuta richiesta di spazi da parte di Italo (ancorché la stessa non fosse stata di fatto più coltivata con l’arrivo della pandemia), è stata prevista la riallocazione degli spazi destinati alle lounge delle Imprese Ferroviarie nel locale F6 – immediatamente disponibile – ubicato al piano ferro, in prossimità del binario 1, formalizzando così la soluzione che consente sia di ampliare gli spazi (passando dagli attuali 158 mq ai 442 mq disponibili), sia di garantire pari e adeguata visibilità e accessibilità ai viaggiatori. Relativamente alla soluzione proposta nel PUdS da GS Retail, nelle*

proprie osservazioni (formulate con nota in data 30 ottobre 2020) Italo non manifestava preclusioni relativamente ai nuovi spazi lounge, né reiterava la richiesta di spazi nell'atrio della stazione, rimarcando, piuttosto, che la ricollocazione degli spazi avrebbe dovuto riguardare sia Italo che Trenitalia. Di conseguenza, nel PUDS 2022 definitivo, pubblicato a dicembre 2020, veniva confermata la ricollocazione delle lounge nella stazione di Verona P.N. all'interno del locale F6. Analogamente, nel mese di giugno 2021, GS Retail predisponendo il PUDS 2023 confermando la collocazione delle lounge della stazione di Verona P.N. nel locale F6. Ciò brevemente ripercorso, in data 4 agosto 2021 – cioè ad un anno e mezzo di distanza dall'ultima comunicazione di GS Retail relativa alla richiesta di spazi lounge nella stazione di Verona P.N. – Italo “sollecitava” l'assegnazione di un locale da destinare ad accoglienza e assistenza nella stazione in oggetto, facendo seguito al sopralluogo svolto nel gennaio dell'anno precedente”;

- “[p]reme evidenziare che nella stessa data del 4 agosto 2021, GS Retail riceveva richiesta da parte di Italo di “rilascio parziale” del locale dalla stessa destinato a lounge nella stazione di Bologna Centrale, mentre poco più di un mese prima (in data 16 giugno 2021) Italo aveva comunicato il recesso dal contratto relativo agli spazi lounge della stazione di Roma Tiburtina. In un contesto in cui Italo: (i) ritiene di non assicurare il servizio di accoglienza e assistenza in stazioni ad alta frequentazione (come quelle di Milano Centrale e Venezia S. Lucia) per un periodo ben superiore rispetto a quello in cui hanno operato restrizioni sul territorio per via dell'emergenza Covid (ed ancorché non sia mai stato sospeso il servizio di trasporto), (ii) chiede di poter diminuire la superficie della lounge in un'altra stazione ad alta frequentazione come quella di Bologna Centrale e (iii) decide la dismissione della propria sala lounge nella stazione di Roma Tiburtina, si potrà ben comprendere come il “sollecito” giunto il 5 agosto 2021 per l'assegnazione con carattere di urgenza di spazi lounge nella stazione di Verona P.N. sia giunto del tutto inatteso. Peraltro, solo in tale occasione Italo per la prima volta muove contestazioni relativamente all'adeguatezza della soluzione rappresentata dalla disponibilità del locale F6 – l'unica idonea a soddisfare la domanda in relazione alla superficie richiesta e alle tempistiche rappresentate dalla stessa Italo. A seguito di tale sollecito, quindi, GS Retail, comprensibilmente sorpresa della richiesta, con propria nota del 6 agosto 2021 non poteva che confermare l'immediata disponibilità del locale F6, come prospettato anche nei Piani di Utilizzo di Stazione nel frattempo già pubblicati con riferimento all'anno 2022 e 2023”;
- “[c]on propria nota in data 10 settembre 2021, Italo formulava le osservazioni al PUDS 2023 posto in consultazione da GS Retail, e – diversamente da quanto espresso in occasione della precedente consultazione - con riferimento alla Stazione di Verona, Italo “ribadisce la richiesta di immediata assegnazione di uno spazio di assistenza/accoglienza di circa 150 mq in Atrio Biglietterie della stazione (Area 1 ePIR)”, evidenziando inoltre “che il locale individuato da

codesto Gestore al piano ferro, in prossimità del binario 1, per la riallocazione degli spazi destinati alle lounge delle Imprese Ferroviarie, non è funzionale al servizio di accoglienza/assistenza e non garantisce neanche pari visibilità/accessibilità rispetto all'attuale posizione di Trenitalia". A tali osservazioni GS Retail ha fornito riscontro con propria nota del 12 dicembre 2021, richiamando la propria nota del 22 settembre 2021 (già in atti). Inoltre, veniva evidenziato che la richiesta di spazi per circa 150 mq per sala lounge all'interno dell'atrio centrale di stazione risultava incompatibile con la dimensione degli spazi disponibili nella stessa zona dell'atrio, considerata la necessità di soddisfare le esigenze degli altri operatori ferroviari nel rispetto del principio di pari e adeguata visibilità ed accessibilità. Con ciò considerando, inoltre, che tale richiesta di spazi risultava "evidentemente incompatibile in termini di dimensioni anche con l'eventuale soluzione - prospettata con la nostra precedente comunicazione, rimasta priva di riscontro - di collocazione delle diverse lounge all'interno del locale T32 (di superficie complessiva pari a circa 158 mq)";

- *"si contestano fermamente le affermazioni relative alla presunta inadeguatezza del locale F6 ubicato al binario 1 della stazione di Verona P.N., così come la valutazione di tale locale come uno spazio di "serie B";*
- *"[q]uelle di Italo appaiono delle petizioni di principio, tutt'altro che dimostrate. Al contrario, è possibile constatare come vi siano altre stazioni passanti (come, ad esempio, quella di Padova) in cui il locale lounge è collocato in prossimità del primo binario, senza che tale ubicazione venga considerata come una posizione defilata e/o disagiata; oltretutto, in altre stazioni europee, come Gare de Lyon e Gare du Nord, notiamo che i locali lounge (in questo caso denominati "salon grand voyageur") sono collocati in aree effettivamente decentrate";*
- *"[i]noltre, atteso che in una stazione di tipo passante come quella di Verona l'accesso alla banchina dei treni avviene sempre tramite sottopassaggio, evidenziamo che la distanza tra il locale T32 (attuale lounge di Trenitalia) e l'accesso al sottopasso più vicino risulta pari a 48 metri; mentre la distanza tra il locale F6 e il sottopasso più vicino misura 37 metri. Ciò al netto della considerazione che per i treni in partenza dal binario 1, invece, l'accesso dal locale F6 sarebbe diretto";*
- *"[i]n realtà, Italo non ha in alcun modo spiegato il motivo per cui il locale F6 non sia adeguato né è mai entrata nel merito di eventuali soluzioni progettuali per la collocazione della lounge";*
- *"[d]evono altresì contestarsi le affermazioni di Italo secondo cui il PUDS avrebbe una valenza meramente informativa. Se così fosse, infatti, non si comprende perché lo stesso debba essere posto in consultazione. Inoltre, a voler derubricare la finalità del PUDS alla mera informazione, non si comprende quale sarebbe l'utilità dello stesso, posto che tale finalità sembra essere già soddisfatta con la pubblicazione della descrizione dell'impianto di servizio*

secondo il modello standard RNE. Piuttosto, la finalità, oltre che informativa, appare quella di consentire (alle IF, ma anche al gestore) anche una programmazione rispetto alla destinazione degli spazi disponibili”;

- VISTA** la nota prot. ART n. 14776/2022, del 16 giugno 2022, con cui a Trenitalia S.p.A. (di seguito: “Trenitalia”) sono state richieste informazioni e documentazione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 14777/2022, del 16 giugno 2022, con cui a Italo sono state richieste informazioni e documentazione;
- VISTA** l’istanza di proroga del termine assegnato per il riscontro della summenzionata richiesta di informazioni, formulata da Trenitalia e acquisita agli atti con prot. ART n. 15233/2022, del 27 giugno 2022, accolta con nota prot. ART n. 15549/2022, del 30 giugno 2022;
- VISTA** la nota di riscontro di Italo alla summenzionata richiesta di informazioni, acquisita agli atti con prot. ART n. 15370/2022, del 28 giugno 2022, da cui emerge che, ad avviso della Società, il locale F6 offerto dal Gestore appare *“inadeguato sia dal punto di vista della visibilità sia dal punto di vista dell’accessibilità”* (enfasi in originale), poiché *“[t]ale locale è posto in un’area decentrata rispetto al flusso dei viaggiatori (i.e. di fronte al binario 1, all’altezza del piano del ferro, in prossimità delle scale che dall’Area 3 salgono al binario 1 e vicino agli uffici della polizia ferroviaria) e non è visibile a chi entra in stazione (al contrario della lounge di Trenitalia che è posizionata di fronte dall’ingresso centrale). A tal riguardo, si evidenzia che, nella stazione di Verona Porta Nuova i binari (e quindi anche il locale F6) non sono collocati sullo stesso piano dell’atrio di ingresso, ma al piano superiore, quindi, entrando i viaggiatori non posso individuare e vedere immediatamente tale locale che [...] è raggiungibile solo attraverso un articolato percorso che include l’utilizzo di scale o ascensori. Il locale F6, infatti, oltre a non essere adeguatamente visibile ai viaggiatori che arrivano in stazione non è né agevolmente raggiungibile e né comodo per poi poter raggiungere i binari di partenza dei treni”*; infatti *“[q]uesto percorso comporta un inutile disagio e perdita di tempo per i viaggiatori, considerato che per raggiungere il locale F6 dall’atrio di ingresso occorrono non meno di 5 minuti e che per raggiungere i binari dal locale F6 servono altrettanti minuti, senza considerare che nella maggior parte dei casi si tratta di viaggiatori con valigie a seguito e quindi il tempo percorrenza aumenta”*;
- VISTE** le note prot. ART nn. 16616/2022, 16617/2022 e 16618/2022, del 19 luglio 2022, con cui è stato comunicato, rispettivamente a GS Retail, Trenitalia e Italo che, in data 21 luglio 2022, sarebbe stato effettuato un sopralluogo presso la stazione di Verona P.N. al fine di acquisire elementi circa lo stato dei luoghi, chiedendo l’indicazione di un referente da contattare per i dettagli operativi;
- VISTE** le note di riscontro di Trenitalia, GS Retail e Italo, acquisite agli atti, rispettivamente, con prot. ART nn. 16659/2022, 16661/2022 e 16706/2022, del 20 luglio 2022;

VISTO

il documento, acquisito agli atti del fascicolo, contenente gli esiti del sopralluogo, effettuato in data 21 luglio 2022, da cui risulta, con riferimento alla attuale sala lounge (cod. T32), che *“i relativi locali, attualmente occupati dalla sola Trenitalia, sono situati nella zona in cui si concentrano i maggiori flussi di passeggeri in entrata/uscita della stazione essendo localizzata nell'atrio centrale di stazione (area 1 del PUdS di GS Rail), nonché in prossima del principale sottopasso di accesso ai binari. La soluzione alternativa proposta da GS Retail alle II.FF. (cod. F6) è localizzata al piano ferro (posto a livello superiore rispetto al piano terra), in prossimità delle rampe di accesso e degli ascensori che conducono all'area 3 del PUdS. Il predetto locale F6 non risulta attualmente suddiviso in sub-locali interni; è presente, inoltre, una rampa di scale (interna al locale anche se esterna al perimetro individuato da GS Retail) che collega il piano ferro (fronte binari) con i locali posti al piano terra, con affaccio diretto sull'area 3 del PUdS dove è presente un sottopasso che collega tutti i binari posti al piano primo, anche mediante ascensori. Il tempo necessario per accedere dall'Area 1 al predetto locale F6 è stato misurato in: due minuti circa utilizzando le rampe di scale site nell'area 3 oppure il sottopasso "principale" (ovverosia quello più utilizzato) sito in area 2; cinquanta secondi per raggiungere l'entrata del locale F6 sito al piano terra, da cui è poi possibile accedere, tramite scale interne, al piano ferro. Su richiesta dei sottoscritti funzionari, i rappresentanti delle Società hanno dichiarato di non aver preso in considerazione la possibilità di accedere al locale F6 tramite la scala interna che conduce al piano terra, attualmente ricadente in un'area a destinazione commerciale”*;

VISTA

la nota di Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 17251/2022, del 29 luglio 2022, con cui è stata riscontrata la sopracitata richiesta di informazioni e documentazione di cui al prot. ART n. 14776/2022, in cui, *inter alia*, tale impresa ferroviaria ha rappresentato che:

- *“l'area F6, situata in prossimità del binario n. 1, risulta distante dalle aree di accesso alla stazione e, in generale, dal percorso di accesso ai binari”*;
- *“la stessa è raggiungibile dai binari dedicati all'Alta Velocità scendendo una rampa di scale, percorrendo successivamente il sottopassaggio e risalendo la scala per il binario 1 (la durata del percorso è quantificabile in circa 4-5 minuti)”*;
- *“la collocazione della suddetta area risulta quindi disagiata per la clientela poiché, essendo Verona Porta Nuova una stazione di transito, è necessario utilizzare il sottopassaggio per raggiungere l'area in questione”*;
- *“[i]n ogni caso, l'ubicazione risulta poco funzionale ai clienti dei servizi a mercato – principali fruitori delle sale lounge – in quanto nessun treno AV effettua il servizio viaggiatori al binario 1 della suddetta stazione”*;

VISTA

la nota prot. ART n. 17881/2022, dell'11 agosto 2022, con cui GS Retail è stata convocata in audizione;

VISTO

il verbale dell'audizione, tenutasi in data 14 settembre 2022, acquisito agli atti con

- prot. ART n. 19414/2022, del 15 settembre 2022, nel corso della quale il Gestore ha
- richiamato *“gli sforzi fatti dalla Società per soddisfare le richieste di spazi avanzate dalle II.FF., avuto particolare riguardo alla soluzione alternativa di mettere a disposizione il locale F6, ritenuto pienamente idoneo a soddisfare i criteri della pari e adeguata visibilità e accessibilità”*, precisando che *“l’orientamento espresso dall’Autorità con riferimento alle tariffe delle aree lounge nell’ambito del procedimento avviato con delibera 97/2021 determina ricadute dirette sugli investimenti che la Società può ragionevolmente sostenere e, quindi, sulla disponibilità ad offrire soluzioni alternative che potrebbero implicare, a carico di GS Retail, l’ampliamento degli spazi regolati a discapito di quelli commerciali, nonché l’esecuzione di lavori di adeguamento/ristrutturazione delle predette aree”*;
 - rappresentato che *“la Società attiverà un confronto con tutte le II.FF. finalizzato a rappresentare nuovamente tutte le soluzioni che ritiene percorribili. A quest’ultimo riguardo, al fine di ottenere la liberazione del locale attualmente detenuto da Trenitalia (con titolo giuridico già scaduto), è disponibile a intimare nuovamente il rilascio della relativa area da parte di Trenitalia e a valutare le conseguenti azioni, anche in sede giurisdizionale”* e che *“la suddivisione dello spazio attualmente occupato da Trenitalia (T32) potrebbe condurre ad una ripartizione dei relativi spazi tra le II.FF. ovvero alla condivisione dello spazio tra le medesime imprese, tenuto conto dell’esigenza di efficientare e massimizzare la capacità disponibile presso la stazione di Verona P.N.”*, chiedendo l’assegnazione di un *“termine congruo per trasmettere una relazione illustrativa degli esiti delle interlocuzioni avute con le II.FF., che dia altresì conto di tutte le attività svolte per massimizzare la capacità delle aree di stazione e delle soluzioni che ritiene a tal riguardo percorribili”*;

VISTA

la nota trasmessa, nel dare seguito a quanto anticipato durante la summenzionata audizione, dal Gestore a Trenitalia e acquisita agli atti con prot. ART n. 22056/2022, dell’11 ottobre 2022, in cui GS Retail:

- ha rappresentato *“le due possibili soluzioni per consentire la presenza delle lounge di entrambe le Imprese Ferroviarie – in condizioni di pari e adeguata visibilità ed accessibilità – alternative tra loro, ossia: (i) predisposizione di una nuova area lounge nel locale F6 sito al binario 1, oppure (ii) condivisione del locale F32 da parte di Trenitalia e Italo. Allo stesso tempo, la scrivente ha evidenziato la situazione di impasse creatasi in ragione, da un lato, del rifiuto espresso dalle II.FF. in merito alla soluzione proposta dalla scrivente (collocazione lounge nel locale F6) e, dall’altro lato, dal mancato rilascio del locale T32 da parte di Trenitalia - pur essendo ormai venuto a scadere il relativo contratto di locazione”*;
- ha chiesto di *“valutare le due possibili soluzioni per consentire la presenza di spazi lounge all’interno della stazione in oggetto, sia da parte di Italo che di*

Trenitalia, consistenti nella realizzazione di un'area lounge all'interno del locale F6, oppure nella condivisione dell'attuale locale lounge (T32) tra le due Imprese Ferroviarie”;

- *ha avvisato “che, in assenza di una chiara e tempestiva indicazione da parte di Trenitalia rispetto alla scelta tra le due alternative proposte, la scrivente si vedrà costretta a invitare Codesta Società a rilasciare il locale lounge della stazione di Verona P.N., individuato con la sigla T32, il cui contratto di locazione è giunto a definitiva scadenza il 31.12.2020, con avvertenza che in difetto GS Retail dovrà valutare ogni ulteriore opportuna azione”;*

VISTA la nota trasmessa, nel dare seguito a quanto anticipato durante la summenzionata audizione, dal Gestore a Italo e acquisita agli atti con prot. ART n. 22057/2022, dell'11 ottobre 2022, in cui GS Retail ha illustrato le due soluzioni alternative come sopra precisate, invitando la Società a formulare le proprie valutazioni in merito;

VISTE le note di riscontro di Italo a GS Retail, acquisite agli atti con prot. ART n. 22416/2022, del 17 ottobre 2022, e n. 22483/2022, del 18 ottobre 2022, in cui la Società ha rappresentato che *“vista ormai l'insostenibilità della situazione che vede Italo illegittimamente privata di uno spazio da destinare a lounge nella Stazione di Verona Porta Nuova e considerato che il locale F6 da Voi proposto, come più volte rappresentato, è del tutto inidoneo ad essere adibito a lounge, tra le due possibili soluzioni proposte l'unica allo stato percorribile (ma in ogni caso non soddisfattiva) è la retrocessione a favore della Scrivente di parte del locale lounge T32 oggi occupato da Trenitalia”;*

VISTA la nota di riscontro di Trenitalia a GS Retail, acquisita agli atti con prot. ART n. 22862/2022, del 24 ottobre 2022, dove tale impresa ferroviaria ha rappresentato che *“per la nostra Società, le due soluzioni, alternativamente prospettate, sono entrambe estremamente penalizzanti sia dal punto di vista della visibilità ed accessibilità al servizio, sia sotto il profilo economico; pertanto, tali soluzioni sono da ritenersi inaccettabili”* e che *“[p]er minimizzare i danni che deriverebbero da riallocazioni degli spazi, dato che esiste un altro locale a disposizione delle Imprese Ferroviarie (locale F6) di adeguata metratura, riteniamo che lo spazio di tale locale possa essere assegnato ad altri richiedenti e che Trenitalia possa rimanere nel locale attualmente occupato; ciò eviterebbe, inoltre, un ulteriore ed ingiustificato aggravio di costi anche per i nuovi allestimenti dei locali di destinazione”;*

VISTE le note di riscontro di GS Retail a Italo, acquisite agli atti con prot. ART nn. 23380/2022 e 23417/2022, del 28 ottobre 2022;

VISTA la nota di riscontro di GS Retail a Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 23384/2022, del 28 ottobre 2022;

VISTA la nota prot. ART n. 23727/2022, del 4 novembre 2022, con cui Trenitalia è stata convocata in audizione;

- VISTE** le note di riscontro di Italo a GS Retail, acquisite agli atti con prot. ART nn. 24187/2022 e 24266/2022, dell'11 novembre 2022;
- VISTO** il verbale dell'audizione di Trenitalia, tenutasi in data 18 novembre 2022, acquisito agli atti con prot. ART n. 25276/2022, del 29 novembre 2022, nel corso della quale Trenitalia ha:
- rappresentato *“che, in generale, gli spazi sono assegnati alle imprese ferroviarie a rustico e, pertanto, a seguito dell'assegnazione Trenitalia deve effettuare dei lavori che sono finalizzati a rendere tali spazi idonei agli scopi cui sono destinati. Per tale ragione, Trenitalia ritiene di poter lecitamente vantare l'aspettativa di continuare l'occupazione di tali spazi per un tempo congruo ad ammortizzare le spese sostenute”* e che *“[c]on specifico riferimento alla stazione di Verona Porta Nuova, l'attuale sala lounge di Trenitalia è collocata presso l'atrio di stazione, e, da un punto di vista tecnico, la situazione è complicata, per via delle dimensioni molto limitate di tale atrio, dalla suddivisione su due livelli e dalla presenza di flussi di passeggeri che si muovono in due direzioni diverse”*;
 - affermato che *“una condivisione della sala lounge con Italo determinerebbe la compressione degli spazi assegnati a Trenitalia, al punto tale da comprometterne, ad avviso della Società, la funzionalità”*;
 - osservato che *“[p]er Trenitalia, la richiesta di spazi effettuata da Italo presso la stazione di Verona rientra nel novero delle richieste di spazi marginali, che sono a carico del gestore della stazione, per evitare il rischio di un'atomizzazione degli spazi disponibili, all'aumentare delle imprese che offrono servizi di trasporto ferroviario ad alta velocità”* e *“che un eventuale intervento dell'Autorità potrebbe rivelarsi controproducente rispetto al fine ultimo, ossia il garantire un servizio adeguato alla clientela. Dal punto di vista di Trenitalia, dovrebbe incombere sul gestore di stazione l'onere di reperire ulteriori spazi di stazione da mettere a disposizione delle imprese ferroviarie, anche perché vi sono dei limiti di sostenibilità al disotto dei quali gli spazi assegnati non sono idonei allo scopo per cui sono assegnati”*;
- VISTA** la nota di riscontro di GS Retail a Italo, acquisita agli atti con prot. ART n. 24761/2022, del 22 novembre 2022;
- VISTA** la nota di riscontro di Italo a GS Retail, acquisita agli atti con prot. ART n. 26055/2022, del 12 dicembre 2022;
- VISTE** le note prott. ART n. 26077/2022, del 12 dicembre 2022 e n. 26744/2022, del 21 dicembre 2022, con cui, rispettivamente, è stata disposta e successivamente differita l'audizione congiunta di Italo e GS Retail;
- VISTO** il verbale dell'audizione congiunta, tenutasi in data 17 gennaio 2023, acquisito agli atti con prot. ART n. 861/2023, del 18 gennaio 2023, nel corso della quale:
- GS Retail ha confermato *“di essere disponibile ad approfondire la soluzione di*

dividere il locale al piano terra, così da creare due locali lounge distinti e separati, uno a disposizione di Italo e uno a disposizione di Trenitalia; tuttavia, predetta soluzione comporta delle criticità tecniche dovute alla necessità di dover allestire i locali con impianti, quali ad esempio i servizi igienici e ciò comporterebbe un'ulteriore riduzione degli spazi a disposizione destinati all'accoglienza dei viaggiatori; predetta criticità potrebbe essere affrontata mediante l'individuazione di spazi di comune gestione quali, ad esempio, proprio i servizi igienici. [...] GS Retail, in tal caso, non effettuerebbe alcun intervento, in quanto tutti gli oneri ed incombenze sono rimessi alle imprese e che, alla luce di tutto quanto sopra rappresentato, la soluzione più funzionale sarebbe comunque quella di collocare entrambe le lounge, di entrambi gli operatori, nel diverso locale F6, ubicato al piano superiore; questa soluzione pare preferibile anche nell'eventualità che in futuro pervengano richieste anche da parte di ulteriori operatori”;

- *Italo ha ribadito che “l'eventuale condivisione di un locale con Trenitalia non è assolutamente percorribile in quanto determinerebbe una commistione di brand e servizi tale da ingenerare confusione identitaria di due aziende competitor nello stesso segmento di mercato [...] manifesta[ndo] stupore circa il fatto che, questa, sia l'unica soluzione sul tavolo, dopo oltre tre anni dalla richiesta effettuata da Italo in aggiunta a quella del locale F6 situato dinanzi al binario 1 che, non essendo visibile ai passeggeri che entrano in stazione e non essendo agevolmente raggiungibile da persone che verosimilmente viaggiano con bagagli, non può essere considerata una alternativa valida ed idonea sotto il profilo della adeguata visibilità e accessibilità. La motivazione addotta da GS Retail, in merito all'eventuale ingresso di un terzo operatore sul mercato, non è condivisibile, sia perché al momento non concreta, sia perché Italo è un'azienda che opera sul mercato dal 2012 e, a distanza di tre anni dalla prima richiesta, non ha ancora un presidio lounge nella stazione di Verona Porta Nuova” e ha chiesto “informazioni in merito alla disponibilità dei locali in passato utilizzati da Feltrinelli e alla mancata proposizione di detti locali come alternativa valida per sanare il problema relativo alla mancata presenza di Italo nella stazione di Verona. La metratura di tale locale (circa 400 mq) lo rende idoneo a garantire la presenza di entrambe le imprese ferroviarie in atrio di stazione”;*
- *GS Retail ha replicato che “il locale “ex Feltrinelli” oggi è locato ad altra libreria e che da un punto di vista strutturale si sviluppa per oltre l'80% a livello del binario 1, al pari del locale F6 ed, in questo contesto, ritiene che la condizione sia del tutto simile al richiamato locale F6 che non è ritenuto idoneo da Italo”, ma ha tuttavia precisato che “anche il locale F6, previ interventi strutturali a carico delle imprese ferroviarie, potrebbe garantire un accesso dal piano dell'atrio di stazione”, poiché è possibile collegare tale con il piano terra e, segnatamente, con l'Area 3, così come individuata nel PUdS del Gestore;*
- *a GS Retail è stato chiesto di “produrre [...] una progettazione di massima*

relativa al collegamento, con ascensore, tra il locale ubicato al piano dell'atrio della stazione con il locale F6, dando evidenza anche della fattibilità tecnica riferita agli aspetti impiantistici, nonché corredata di tempi e costi per la realizzazione”;

- VISTA** la nota prot. ART n. 1739/2023, del 6 febbraio 2023, con cui GS Retail ha trasmesso l’*“elaborato relativo alla fattibilità tecnica e progettazione di massima per la realizzazione di un collegamento, con ascensore, tra il locale F6 ubicato al binario 1 della stazione di Verona Porta Nuova e il sottostante locale ubicato al piano dell'atrio (locale individuato con la sigla T20A)”*;
- VISTE** le note prot. ART nn. 2072/2023 e 2085/2023, del 9 febbraio 2023, con cui Trenitalia è stata convocata in audizione, e con cui a tale impresa ferroviaria sono stati inoltrati il verbale dell’audizione congiunta di GS Retail ed Italo del 17 gennaio 2023 (prot. ART n. 861/2023) e la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 1379/2023;
- VISTA** l’istanza di differimento dell’audizione, formulata da Trenitalia con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 2241/2023, del 13 febbraio 2023, e accolta con nota prot. ART n. 2314/2023, del 14 febbraio 2023;
- VISTO** il verbale dell’audizione di Trenitalia, tenutasi in data 22 febbraio 2023, acquisito agli atti con prot. ART n. 3022/2023, del 24 febbraio 2023, nel corso della quale, dopo che gli Uffici hanno rappresentato a Trenitalia gli esiti delle interlocuzioni intercorse fra GS Retail e Italo, tale impresa ferroviaria ha replicato che:
- *“Trenitalia sta sviluppando dei nuovi concept degli spazi funzionali a una ottimizzazione degli spazi stessi, per meglio rispondere alle esigenze del cliente, anche in funzione del diverso assetto della domanda e del cambio di abitudini di viaggio successivo alla pandemia. L’idea della Società sarebbe a favore dell’individuazione di spazi confortevoli e unici, in cui il passeggero possa rivolgersi all’impresa ferroviaria per tutte le sue esigenze. Si tratta di un progetto di respiro più ampio che si avvantaggia di grandi investimenti”*;
 - *“Verona Porta Nuova è una stazione medio-piccola, pur avendo un atrio di una certa dimensione; attualmente, in tale atrio sono presenti quattro sportelli di biglietteria assegnati a Trenitalia, accanto ai quali si trovano gli spazi Freccia Club, ossia lo spazio nominato T32 in planimetria, che la Società attualmente utilizza. Si tratta di spazi aventi una dimensione molto limitata, circa 150 mq, destinati a una clientela business, che difficilmente potrebbero essere condivisi con altre Società, perché, in caso di parcellizzazione degli spazi disponibili per accogliere i nuovi entranti, si finirebbe per avere degli spazi molto limitati e inadeguati all’uso cui sono destinati”*;
 - *“sotto il profilo degli investimenti già sostenuti, [...] che gli spazi sono assegnati dal Gestore “a rustico” e sono poi allestiti dalla Società che li riceve, che ha l’aspettativa di poter fruire di tali spazi per un tempo sufficiente ad ammortizzare l’investimento effettuato”*;

- “[a]lla luce di quanto precede, la domanda che Trenitalia si pone è se il Gestore abbia a disposizione spazi alternativi per soddisfare che Italo ha esposto nel proprio reclamo. Nel caso concreto, tale spazio è disponibile e coincide con il locale F6, sito al primo piano, e, pertanto, a giudizio di Trenitalia, l’obiettivo potrebbe essere utilmente conseguito senza penalizzazione della posizione di Trenitalia stessa e, pertanto, la Società sarebbe contraria a un proprio spostamento nello spazio F6”;

VISTA

la relazione predisposta dall’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella suddetta relazione e, in particolare, che:

1. attualmente, presso la stazione di Verona Porta Nuova, Italo non dispone di spazi da adibire a sala *lounge*, malgrado la richiesta formulata in tal senso;
2. le sale *lounge*, come confermato anche dalla giurisprudenza, rientrano nel novero dei servizi “strumentali” e “accessori” rispetto al servizio di trasporto ferroviario e, come tali, ricadono nel perimetro regolatorio;
3. infatti, come chiarito dalla giurisprudenza, “il legislatore ha previsto non soltanto il diritto delle imprese ferroviarie di accedere alle infrastrutture indispensabili per l’erogazione del servizio di trasporto ferroviario, ma anche il diritto – sia pure non incondizionato – di poter condividere, in condizione di parità con gli altri concorrenti, le installazioni strumentali ed accessorie, che permettono alle imprese ferroviarie di offrire migliori servizi agli utenti, e quindi di concorrere nel mercato di riferimento. Il fine sotteso alla normativa comunitaria e nazionale è infatti quello di assicurare una «concorrenza leale» tra le imprese ferroviarie. Su queste basi, non vi è dubbio che tra le competenze dell’Autorità di regolazione deve includersi la regolazione degli spazi pubblicitari e quelli di assistenza e accoglienza per i frequent travellers delle linee ad alta velocità, trattandosi di segmenti “accessori” rispetto al servizio di trasporto, in grado di condizionare l’offerta del servizio stesso” (cfr. Cons. Stato, sez. VI, 5 agosto 2019, n. 5534);
4. d’altronde, “è evidente il nesso di strumentalità tra l’offerta dei servizi di trasporto ferroviari e la gestione degli spazi pubblicitari e di accoglienza. Come è stato correttamente sottolineato dall’Autorità, un servizio di trasporto sfornito di adeguate postazioni e servizi di accoglienza è suscettibile di essere considerato un servizio meno appetibile per l’utenza, soprattutto per il segmento dei servizi Alta Velocità, che si rivolge specialmente ad un’utenza business. L’obbligo per il gestore di mettere tale leva concorrenziale a disposizione di tutte le imprese ferroviarie interessate ha dunque una evidente portata pro-concorrenziale” (cfr. Cons. Stato, sez. VI, 5 agosto 2019, n. 5534);
5. conseguentemente, nei limiti degli spazi disponibili come risultanti dal relativo PUDS – che ha natura non solo informativa, ma partecipa altresì di un carattere para-regolatorio, essendo caratterizzato dalla compenetrazione con la cornice regolatoria tracciata dall’Autorità, dando attuazione ai criteri per

l'assegnazione degli spazi da questa stabiliti, essendo sottoposto alla consultazione dei soggetti interessati e soggetto a periodica revisione ed essendo, inoltre, vincolante per i gestori di stazione, guidandone le attività ed in particolare le decisioni di assegnazione degli spazi –, Italo ha diritto all'assegnazione di uno spazio che sia conforme alla vigente regolazione, da adibire a sala *lounge*;

6. con riferimento al caso concreto, attualmente, presso la stazione di Verona Porta Nuova sono disponibili due locali, ossia quelli identificati come F6 e T32;
7. il locale T32 ha una superficie di 158 mq, è collocato presso l'atrio della stazione ed è attualmente occupato senza titolo da Trenitalia, essendo il relativo contratto di locazione scaduto in data 31 dicembre 2020;
8. il locale F6, invece, ha una superficie di 442 mq ed è collocato al primo piano, in prossimità del binario 1;
9. come emerso nel corso del sopralluogo della stazione, effettuato in data 21 luglio 2022, con riferimento a quest'ultimo locale, esso è sito *"in prossimità delle rampe di accesso e degli ascensori che conducono all'area 3 del PUdS"* ed *"è presente, inoltre, una rampa di scale (interna al locale anche se esterna al perimetro individuato da GS Retail) che collega il piano ferro (fronte binari) con i locali posti al piano terra, con affaccio diretto sull'area 3 del PUdS dove è presente un sottopasso che collega tutti i binari posti al piano primo, anche mediante ascensori. Il tempo necessario per accedere dall'Area 1 al predetto locale F6 è stato misurato in: due minuti circa utilizzando le rampe di scale site nell'area 3 oppure il sottopasso "principale" (ovverosia quello più utilizzato) sito in area 2; cinquanta secondi per raggiungere l'entrata del locale F6 sito al piano terra, da cui è poi possibile accedere, tramite scale interne, al piano ferro. Su richiesta dei sottoscritti funzionari, i rappresentanti delle Società hanno dichiarato di non aver preso in considerazione la possibilità di accedere al locale F6 tramite la scala interna che conduce al piano terra, attualmente ricadente in un'area a destinazione commerciale"*;
10. come risulta agli atti, GS Retail ha formulato due proposte alternative, per soddisfare la richiesta, ossia la condivisione, da parte di Trenitalia e di Italo, o del locale F6 o del locale T32;
11. entrambe queste soluzioni sono conformi alla vigente regolazione dell'Autorità, garantendo pari e adeguata visibilità e accessibilità alle imprese ferroviarie, come previsto dalle misure di regolazione attualmente in vigore;
12. sul punto, si osserva che anche il locale F6 appare idoneo ad assicurare un'adeguata accessibilità, nonostante le affermazioni in senso contrario di Italo;
13. infatti, come riportato *supra*, il tempo necessario per accedere dall'atrio di stazione al locale F6 è di circa due minuti, e quello per raggiungere dal locale F6 il sottopasso più vicino è di un minuto e dieci secondi circa, con la conseguenza che un viaggiatore che utilizzasse una tale sala *lounge* impiegherebbe, complessivamente, circa 3 minuti in più per gli spostamenti,

- rispetto al viaggiatore che utilizzi la sala *lounge* attualmente collocata nel locale T32;
14. al riguardo, preme evidenziare come il parametro dell'adeguatezza debba necessariamente essere declinato rispetto allo specifico servizio preso in considerazione; pertanto, una collocazione astrattamente inadeguata per un *desk* informativo o per una biglietteria automatica, in quanto non immediatamente accessibile o visibile da viaggiatori che dispongono solo di pochi minuti per acquistare il biglietto e raggiungere il treno, potrebbe invece risultare adeguata per una sala *lounge*, poiché questa è normalmente utilizzata da viaggiatori che dispongono di un lasso di tempo più ampio;
 15. peraltro, le sale *lounge* sono rivolte non alla generalità dei viaggiatori ma a una limitata porzione di essi, e di tale circostanza i gestori di stazione devono tenere conto nella individuazione degli spazi da adibire a tale destinazione (cfr. la relazione istruttoria alla delibera n. 130/2019, pagina 33);
 16. a maggior ragione, in considerazione della disponibilità del Gestore a realizzare un collegamento mediante ascensore fra il locale F6 e il sottostante locale T20A ubicato al piano dell'atrio, presso l'Area 3, così come individuata nel PUDS, le obiezioni relative all'adeguatezza del locale F6 sono da rigettare;
 17. al contrario non pare conforme alla regolazione in essere una soluzione che assegni ad un'impresa ferroviaria il locale T32 e all'altra il locale F6, non essendo idonea a garantire pari visibilità e accessibilità, essendo il locale T32 sito *"nella zona in cui si concentrano i maggiori flussi di passeggeri in entrata/uscita della stazione essendo localizzata nell'atrio centrale di stazione (area 1 del PUDS di GS Rail), nonché in prossimità del principale sottopasso di accesso ai binari"* (cfr. esiti del sopralluogo), soluzione, in ogni caso, non prospettata dal Gestore;
 18. al riguardo, le argomentazioni di Trenitalia relative alla propria politica commerciale sono irrilevanti così come l'invocata *"aspettativa di poter fruire di tali spazi per un tempo sufficiente ad ammortizzare l'investimento effettuato"* (cfr. prot. ART n. 3022/2023), nella misura in cui queste conducano al perdurare di una situazione di non conformità alla vigente regolazione dell'Autorità; peraltro, nel caso di specie, si rileva che l'attuale occupazione da parte di Trenitalia del locale T32 perdura *sine titulo*;
 19. d'altronde, come chiarito dalla giurisprudenza, con riferimento agli spazi da adibire a biglietteria, ma con un iter argomentativo che può applicarsi anche in relazione alle sale *lounge*, poiché anche nell'assegnazione di tali spazi si adotta una logica pro-concorrenziale (cfr. Cons. Stato, sez. VI, 5 agosto 2019, n. 5534), i canoni della pari e adeguata visibilità e accessibilità sono funzionali a una *"maggiore penetrazione di mercato"* e ad *"approntare un adeguato cuneo di penetrazione nel mercato fisico dei viaggiatori che si presentano in stazione ancora privi di titolo di viaggio e che si determinano alla loro scelta consumeristica proprio negli ambienti della stazione. Entrambe le dimensioni concorrono innegabilmente ad instaurare condizioni di concorrenza leale ed*

effettiva, sicché entrambe dovrebbero venire in rilievo in sede di esame di eventuali richieste per nuove configurazioni di spazi” (cfr. TAR Piemonte, sez. I, 23/06/2021, n. 646);

20. da quanto precede discende la conformità alle vigenti disposizioni regolatorie dell’Autorità di entrambe le soluzioni alternative prospettate da GS Retail nel corso dell’audizione congiunta del 17 gennaio 2023 (cfr. prot. ART n. 861/2023) e nella nota prot. ART n. 1739/2023;

21. conseguentemente, la formulazione da parte del Gestore, intervenuta, a seguito del reclamo di Italo e delle successive azioni interlocutorie promosse dagli Uffici dell’Autorità, di una proposta di assegnazione degli spazi conforme alla vigente regolazione, non rende necessaria l’adozione di specifiche misure da parte dell’Autorità nei confronti del Gestore in relazione al reclamo, ferma restando la necessità che a tale proposta sia dato concretamente seguito entro un termine ragionevole;

RITENUTO

pertanto, di decidere in merito al reclamo presentato da Italo, ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, che, in considerazione della conformità delle proposte formulate, nel corso delle interlocuzioni sopra richiamate, da GS Retail agli atti di regolazione dell’Autorità, non si rende necessaria, allo stato, l’adozione di specifiche misure da parte dell’Autorità riservandosi quest’ultima, in ogni caso, di intervenire, ove, entro un congruo termine, GS Retail non dia concreto seguito alle proposte formulate;

RITENUTO

che tale congruo termine possa essere quantificato in centocinquanta giorni;

RITENUTO

pertanto di assegnare a GS Retail il termine di centocinquanta giorni per l’invio di una relazione in cui si dia conto delle attività poste in essere per dare concreto seguito alle proposte formulate;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. in merito al reclamo presentato, ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112 del 2015, da Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. e acquisito agli atti con prot. ART 4578/2022, dell’8 marzo 2022 - con il quale la Società ha lamentato la mancata assegnazione, presso la Stazione di Verona Porta Nuova, di uno spazio da adibire a sala lounge nell’Area 1 del relativo PIR-web – è deciso che, per le motivazioni di cui in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, la proposta presentata da Grandi Stazioni Retail S.p.A., nel corso dell’audizione congiunta del 17 gennaio 2023 (cfr. prot. ART n. 861/2023) e integrata nella nota prot. ART n. 1739/2023, in quanto risulta conforme alla Misura n. 11 della Delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, recante *“Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – “Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”*, non rende necessario l’adozione di specifiche misure da parte dell’Autorità, che si riserva di intervenire ove, entro il

termine di cui al punto 2, il Gestore non abbia dato concreto seguito alla proposta formulata;

2. di assegnare a Grandi Stazioni Retail S.p.A. il termine di centocinquanta giorni, decorrente dalla data di notifica della presente delibera, per l'invio di una relazione in cui si dia conto delle attività poste in essere per dare concreto seguito alla proposta formulata;
3. di notificare il presente provvedimento a Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., a Trenitalia S.p.A. e a Grandi Stazioni Retail S.p.A., nonché di procedere alla sua pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro sessanta giorni, ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte o, entro centoventi giorni, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 23 marzo 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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