

Delibera n. 126/2023

**Procedimento avviato con delibera n. 147/2022, dell'8 settembre 2022, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e proseguito con delibera n. 249/2022, del 22 dicembre 2022 - Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo in riferimento alle limitazioni nell'assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l'anno 2023**

L'Autorità, nella sua riunione del 27 luglio 2023

**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 (...)*";

- il comma 2, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità provvede "*con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura*";

**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 e, in particolare, l'articolo 8, paragrafo 2, ai sensi, tra l'altro, del quale: "*[s]e il gestore dell'infrastruttura assegna una capacità quadro di non più del 70% della capacità massima in un dato periodo di controllo su una linea, esso può decidere di non applicare l'articolo 9, paragrafi da 3 a 6, l'articolo 10 e l'articolo 11, paragrafo 1, (i.e., coordinamento in caso di richieste confliggenti di accordi quadro) per quanto riguarda tali periodi di controllo*";

**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 del quale: “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 26 (*Assegnazione di capacità*);

- 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 28 (*Procedura di programmazione e coordinamento*);

- 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”);
- VISTE** le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall’Autorità, adottate con delibera n. 49/2017, del 6 aprile 2017 (di seguito anche: “linee guida”);
- 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** la delibera n. 95/2023, del 31 maggio 2023, recante *"Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell'atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo*

*dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse" e, in particolare, la misura 10.6 dell'Allegato A;*

**VISTO**

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*", paragrafo 4.4.2.1. "*Limitazioni all'assegnazione di capacità quadro*" secondo cui "[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" e il paragrafo 4.4.2.2. "*Processo di coordinamento nell'ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro*" secondo cui "[q]ualora si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, secondo quanto stabilito all'art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all'art. 28, commi 5 e 6 del D.lgs. 112/15. Tale procedura sarà avviata da GI a seguito della comunicazione ai Richiedenti della proposta di capacità quadro (X-13) e terminerà in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi (X-12)";

**VISTA**

la nota prot. ART n. 14153/2022, del 6 giugno 2022, con cui è stata inviata al Gestore una richiesta di informazioni e documentazione;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 14850/2022 del 17 giugno 2022, con cui RFI, in riscontro alla predetta richiesta, ha trasmesso gli Accordi quadro sottoscritti nel mese di marzo 2022 evidenziando, tra l'altro, che: "*(...) i sopra menzionati AQ concorrono tutti, naturalmente ciascuno per le specifiche tratte e fasce orarie oggetto di contrattualizzazione, al superamento del limite massimo della capacità assegnabile di cui al paragrafo 4.4.2.1 del PIR 2023*"; "*(...) la capacità assegnata con tali AQ si ponga in sostanziale conferma della capacità già oggetto dei precedenti AQ stipulati con gli EE.LL sulla cui base questi ultimi hanno provveduto a strutturare i Contratti di Servizio con le imprese ferroviarie affidatarie*"; "*(...) per quanto riguarda il segmento OSP Regionale, preme rappresentare come il superamento del limite massimo in parola possa essere determinato, a seconda della linea interessata, da due distinte circostanze, segnatamente: (i) la presenza di un unico AQ con la Regione/Provincia Autonoma di riferimento che occupa più 5 dell'85% della capacità di linea; (ii) la concomitante presenza di un AQ con il competente Ente locale e di altri AQ, anche di natura non OSP, non necessariamente oggetto di nuovo accordo/aggiornamento nell'anno 2022*"

**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;

**VISTE** le note prott. ART nn. 20319/2022, da 20524/2022 a 20528/2022, 20530/2022, 20531/2022, da 20533/2022 a 20537/2022, 22028/2022, 22603/2022, 23600/2022 e 23844/2022, con le quali è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di Trenitalia S.p.A.;

**VISTE** le note prott. ART nn. 2477/2023, 3213/2023, 3357/2023, 3410/2023, 3958/2023, 9275/2023, 10436/2023 e 10498/2023, con le quali è stato istruito e concluso un secondo sub-procedimento di accesso agli atti da parte di Trenitalia S.p.A.;

**VISTA** la nota prot. ART n. 22958/2022, 24 ottobre 2022, con la quale la Società, senza presentare alcuna memoria difensiva, ha formulato un'istanza di audizione, allegando i nominativi dei partecipanti, chiedendo di voler assentire alla convocazione entro un termine compatibile con quello previsto per la presentazione di un'eventuale proposta di impegni;

**VISTA** la nota prot. ART n. 22984/2022, 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. 23576/2022, 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 la Società ha presentato una proposta d’impegni volta a ottenere la chiusura del procedimento in esame senza l’accertamento dell’infrazione e ha formulato una istanza di audizione per ulteriormente illustrare e chiarire gli impegni proposti;

**VISTA** la nota prot. ART n. 24170/2022, 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, 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 - differentemente 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”;

#### **VISTA**

la delibera n. 249/2022, del 22 dicembre 2022, notificata con nota prot. ART n. 26871/2022, di pari data, con la quale l’Autorità ha dichiarato 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 citata nota prot. ART n. 23888/2022, del 7 novembre 2022, disponendone pertanto il rigetto, e, conseguentemente, ha disposto la prosecuzione del relativo procedimento, con nuova decorrenza dei termini;

#### **VISTA**

la nota prot. ART n. 968/2023, del 20 gennaio 2023, con la quale la Società, oltre a formulare una istanza di audizione, ha presentato una memoria difensiva, corredata da un dossier sugli effetti del limite di assegnazione della capacità quadro sugli Accordi quadro vigenti e da un report sulla capacità assegnata suddivisa per fascia oraria e per tratta di linea, nella quale ha evidenziato che:

- “(...) l’attuale soglia di capacità assegnabile con AQ (...) risulta scarsamente efficace e difficilmente conciliabile con il principio di ottimale utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria”;

- “[a] sostegno dell’utilità di salvaguardare la capacità pluriennale allocata, appare però necessario tenere in considerazione come il mercato manifesti sempre maggiore interesse per lo strumento dell’AQ, apprezzandolo sia come elemento di stabilità e di pianificazione del business, sia come garanzia di partecipazione al processo di



*allocazione della capacità quadro, con tutte le tutele previste dal vigente quadro normativo regolatorio. Quanto sopra non potrà prescindere dalla necessità di riservare capacità per gli operatori che dovessero fare ingresso nel mercato mediante le proprie richieste di allocazione in o.d.s.”;*

*- “[a]ndando ad analizzare le diverse schede (...) quelle in cui il suddetto limite (i.e., dell’85% della capacità quadro assegnabile dal Gestore) sono 197 (...) in dettaglio (...) viene superato: in 70 tratte, in 1 sola fascia oraria; in 30 tratte, in 2 fasce orarie; in 36 tratte, tra 3 e 4 fasce orarie; in 61 tratte, in più di 4 fasce orarie” (cfr. allegato n. 1 del prot. ART n. 968/2023);*

**VISTA** la nota prot. ART n. 1290/2023, del 26 gennaio 2023, con la quale è stata convocata audizione per il giorno 3 febbraio 2023, alle ore 10:30;

**VISTA** la nota prot. ART n. 1584/2023, del 1° febbraio 2023, con la quale RFI ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata;

**VISTO** il verbale dell’audizione, tenutasi in data 3 febbraio 2023, acquisito agli atti con nota prot. ART n. 1890/2023, del 7 febbraio 2023, nel corso della quale la Società ha rappresentato che:

*- “(...) il dossier trasmesso in data 20 gennaio 2023 evidenzia gli effetti che l’applicazione ex post della misura regolatoria di cui al paragrafo 4.4.2.1 del PIR su tutti i tratti di linea sui quali è rilevato il superamento del limite del 85% della capacità assegnabile tramite AQ produrrebbe su tutti gli AQ, in considerazione della interconnessione della rete ferroviaria”;*

*- “(...) la rappresentazione prodotta nel documento inviato unitamente alla memoria del 20 gennaio 2023, deriva dal ripristino del limite dell’85% su tutti gli AQ vigenti ed in fase di sottoscrizione, al fine di non generare effetti distorsivi e non equi nell’allocazione della capacità quadro”;*

*- “(...) l’attività di ripristino di cui sopra, condotta attraverso il coordinamento di tutti gli AQ in base ai criteri di priorità del PIR, genera effetti non omogenei sui richiedenti”;*

*- “(...) l’attività di coordinamento coinvolge, per ogni tratta e fascia oraria, tutti i canali orario che contribuiscono al superamento del limite dell’85%”;*

*- “(...) la regola di assegnazione della capacità quadro, se applicata esclusivamente sulle tratte ove insistono gli AQ oggetto del presente procedimento lederebbe la parità di trattamento tra richiedenti”;*

*- “(...) il superamento del limite dell’85% non [è] stato generato dalla stipula degli 11 AQ di marzo 2022 ma [era] preesistente a tale data e che, con specifico riferimento ai 9 AQ del segmento OSP regionale, gli EE.LL. si sono limitati, tranne piccole eccezioni, a riproporre la capacità già presente negli AQ in scadenza”;*

*- “(...) laddove si voglia limitare il campo di applicazione della soglia dell’85% ai soli AQ stipulati nel 2022, sarà comunque necessario, in ragione di quanto previsto dal PIR, applicare la procedura di coordinamento ed i conseguenti criteri di priorità su*

*tutte le tratte e fasce orarie interessate dai servizi dei richiedenti di cui trattasi, con inevitabile coinvolgimento di altri soggetti titolari di servizi in AQ (AV, OSP, Merci) nelle medesime tratte e fasce orarie”;*

*- “(...) ha ritenuto, nel corso degli anni, di allocare la capacità quadro richiesta dal mercato in quanto l’applicazione delle regole che limitano l’assegnazione della stessa avrebbe generato degli effetti fortemente limitativi così come evidenziati nel documento trasmesso in data 20 gennaio 2023”;*

*- “(...) il mercato richiede lo strumento degli Accordi Quadro per pianificare gli investimenti a medio lungo termine e tale circostanza deve essere armonizzata con i restanti principi di massimizzazione dell’utilizzo della capacità dell’infrastruttura e il diritto dei nuovi entranti”;*

*- “(...) la regola del limite di capacità quadro per come formulata, pertanto, non appare più idonea al fine di soddisfare le istanze del mercato e il contemperamento dei diversi principi soprarichiamati”;*

*- “(...) il processo di revisione degli AQ vigenti sembrerebbe sproporzionato rispetto alla circostanza che nessun potenziale richiedente abbia sollevato doglianze in merito all’agire del GI”;*

**VISTA**

la nota prot. ART n. 3018/2023, del 24 febbraio 2023, con la quale la Società ha trasmesso la documentazione richiesta in sede di audizione nella quale ha evidenziato che:

*- “(...) il coordinamento tra gli 11 AQ stipulati a marzo 2022 e quelli a tale data vigenti interessati da sovrapposizioni di capacità (OSP, OA, Merci) - effettuato applicando i criteri di priorità del PIR – produce effetti indotti anche su tali ultimi, non risultando dunque possibile limitare le necessarie retrocessioni di capacità agli AQ ricentranti nel perimetro oggettivo del procedimento sanzionatorio”;*

*- “(...) suddividendo la rete nazionale in 1034 tratte (...) e contenendo l’analisi alle sole tratte interessate dagli AQ oggetto di contestazione, il suddetto limite risulta superato nel 13,5% dei casi (141 tratte su 1034)”;*

*- “(...) limitando il campo di applicazione dell’analisi alle sole tratte e fasce orarie interessate dagli AQ sottoscritti a marzo 2022, non è possibile risolvere la totalità dei casi di superamento del limite dell’85% osservabili sull’infrastruttura ferroviaria nazionale”;*

**VISTA**

la nota prot. ART n. 16151/2023, del 18 maggio 2023, con la quale, previa approvazione del Consiglio in pari data, sono state comunicate a RFI le risultanze istruttorie relative al presente procedimento ai sensi dell’articolo 20, comma 1, lettera b), del Regolamento sanzionatorio;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 20081/2023, del 7 giugno 2023, con la quale la Società, nel rispetto del termine assegnato con la comunicazione delle risultanze istruttorie, ha presentato una memoria difensiva nella quale ha rappresentato che:

- “[p]reliminarmente ai rilievi di dettaglio rispetto alle motivazioni sottese alle risultanze istruttorie, appare necessario, a giudizio della Scrivente, rimarcare come, a valle della contestazione mossa con la Delibera n. 147/2022, RFI si sia prontamente adoperata nella ricerca di una soluzione -prospettata a codesto Ufficio con la proposta di impegni dello scorso 7 novembre- idonea, da un lato a preservare quanto più possibile la stabilità dell’attuale assetto di mercato e dall’altro ad intervenire sui vigenti Accordi Quadro (AQ), in modo tale da garantire agli operatori ferroviari la piena visibilità e contendibilità della capacità allocata oltre soglia”;

- “(...) l’ART pare non aver tenuto conto di una parte sostanziale della proposta, ossia dell’impegno di RFI a concludere entro il mese di 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. Detta attività del Gestore non sembra potersi qualificare come un mero “rimedio ex post in termini di congelamento di capacità” producendo piuttosto l’effetto di porre, “ex ante”, ossia prima dell’avvio del processo di allocazione delle tracce, ogni richiedente nelle condizioni di avere visibilità del 15% di capacità e di poter pienamente competere alla sua assegnazione, così ripristinando di fatto il contesto competitivo tutelato dal vigente quadro normativo regolatorio. Difatti, la quota del 15% non sarebbe stata trattata dal GI come coperta da AQ e dunque all’esito dell’eventuale coordinamento avrebbe potuto essere retrocessa in favore del nuovo richiedente risultato vincitore. Per tali ragioni la Scrivente contesta le motivazioni che hanno condotto l’Autorità a disporre il mancato accoglimento della proposta d’impegno ed il proseguimento del procedimento”;

- “[o]ccorre inoltre osservare come RFI, al fine di rendere manifesta l’irragionevolezza e la sproporzione degli effetti della cessazione immediata della condotta asseritamente lesiva degli interessi tutelati dalla disciplina in esame, ha prodotto nel corso dell’istruttoria due differenti dossier recanti la puntuale illustrazione delle significative variazioni che si andrebbero a generare rispetto all’attuale assetto di mercato laddove si procedesse all’istantaneo ripristino della soglia prevista in PIR per la capacità assegnata in AQ. Ebbene, nelle risultanze istruttorie, tale aspetto non pare essere stato opportunamente tenuto in considerazione dall’ART nella misura in cui vi si rinviene l’esclusiva elencazione della documentazione inviata, senza controdeduzioni di merito al riguardo”;

- “(...) per contestare quanto affermato da RFI circa l’assenza di carattere lesivo nei confronti del mercato della condotta posta in essere, l’Autorità motiva l’asserita effettività del danno facendo ricorso ad una argomentazione di principio, secondo cui un’Impresa non coperta da AQ si asterebbe dal richiedere tracce orarie sul presupposto di ritenere la capacità di proprio interesse già “prenotata” da altro soggetto e dunque non disponibile. Ebbene, tale ricostruzione trascura la circostanza per cui le assegnazioni in AQ riguardano capacità non immediatamente traducibile in tracce (che, come noto, vengono assegnate in sede di definizione dell’orario di servizio), tanto meno da una potenziale Impresa richiedente che non dispone di una

*visione complessiva della capacità infrastrutturale disponibile. Pertanto, si contesta il rilievo concernente l'effettività del danno, la quale deve essere, a giudizio di questo Gestore, verificata rispetto ad eventuali doglianze da parte del mercato che, come già affermato dalla Scrivente ed emerso nel corso dell'istruttoria, non si sono mai verificate”;*

*- “[q]uanto al rilievo secondo cui l’AQ sarebbe utilizzato da RFI quale esclusiva e pregiudizievole modalità di gestione dell’infrastruttura, idonea a rappresentare una limitazione all’utilizzo ottimale ed efficace della rete, si evidenzia come, a giudizio della Scrivente, il ricorso a tale strumento anziché pregiudicarlo, favorisca l’efficace utilizzo della capacità infrastrutturale, permettendo sia alle IF che ad RFI una migliore pianificazione, senza tuttavia precludere al GI la possibilità di individuare nel processo annuale di allocazione delle tracce soluzioni idonee a soddisfare le richieste di soggetti non titolari di AQ. Fermo restando che non sussiste alcun obbligo in capo al GI di dare positivo riscontro alla totalità delle richieste di tracce presentate in fase di definizione dell’orario di servizio. A comprova di quanto argomentato, si rappresenta che, in occasione del processo di allocazione della capacità relativa al Progetto Orario 2022/2023, numerose IF non sottoscrittrici di AQ hanno richiesto ed ottenuto capacità. D’altro canto, anche IF titolari di AQ hanno richiesto e ottenuto capacità “ulteriore” rispetto a quella quadro garantita. Si riporta a titolo esemplificativo il caso del treno Italo 9998/9973 garantito in AQ come Milano - Napoli e successivamente richiesto in sede di allocazione della capacità annuale come Genova – Milano – Napoli. Con riferimento all’orario di servizio 2022-2023, questo GI è riuscito a soddisfare la richiesta in parola nonostante nella relazione Milano Genova fosse presente una tratta (la Pavia – Bressana) interessata, nella fascia oraria individuata dall’IF (i.e. 7:00-7:59 del flusso pari), da occupazione di capacità quadro superiore all’85%”;*

*- “[a] giudizio della Scrivente, nel valutare se il vigente quadro regolatorio risulti tuttora efficace nel disciplinare l’attuale contesto di mercato, occorre tenere in debita considerazione che lo strumento dell’AQ viene richiesto dalle Imprese in quanto consente di pianificare gli investimenti in un periodo temporale sufficientemente ampio; esigenza, questa, propria non solo degli operatori attualmente presenti nel mercato italiano ma anche dei potenziali “nuovi utenti”, come peraltro il Gestore ha avuto modo di verificare puntualmente rispetto alle istanze avanzate da un operatore estero interessato ad effettuare servizi sull’IFN. Ciò appare, d’altronde, piuttosto comprensibile dal momento che la quota del 15% tratta per tratta, giudicata come “minima” dalla stessa Autorità, non garantirebbe di poter realizzare un modello di esercizio industriale sostenibile, anche tenuto conto che la capacità sottesa a detta quota non sempre assicura di poter individuare una soluzione commercialmente appetibile su una relazione O/D significativa ed estesa a più tratte successive. Si rimanda a titolo esemplificativo alle rappresentazioni grafiche di seguito fornite dalle quali emerge come, anche nel caso di assegnazione nelle singole tratte A – B e B – C*

*di capacità inferiore all'85%, l'inserimento di una nuova relazione commerciale A – C sarebbe attuabile solo degradando la percorrenza del collegamento”;*

*- “[i]noltre, individuando la soglia del 15% come garanzia di accesso, si tralascia di considerare che tale capacità non è esclusivamente destinata al richiedente nuovo entrante ma è contendibile in termini di tracce tra tutte le IIFF interessate e dunque anche da quelle titolari di AQ. Al contrario, eventuali richiedenti nuovi AQ, non sono pregiudicati dalla capacità già assegnata (anche oltre soglia) in quanto opportunamente garantiti dalle procedure di coordinamento previste dal PIR, le quali intrinsecamente presuppongono un meccanismo di retrocessione a beneficio del nuovo richiedente che ne abbia diritto”;*

*- “[a]ll'affermazione di RFI richiamata in tale paragrafo [ndr. paragrafo 32 delle risultanze istruttorie di cui al prot. ART n. 16151/2023] non pare riconducibile una valenza confermativa in merito all'idoneità della soglia fissata nel PIR a soddisfare le esigenze del mercato ferroviario in quanto la stessa faceva riferimento ad uno scenario risalente (i.e. ottobre 2014) ed era dunque fondata su valutazioni non più pertinenti rispetto al contesto attuale. A tal riguardo, non si può inoltre non considerare che sempre nel corso del 2014 il quadro regolatorio consentiva una deroga alla soglia dell'85%, con riferimento agli AQ relativi ai servizi TPL ed a quelli già sottoscritti”;*

*- “[n]el rilevare il mancato adeguamento, in occasione della stipula degli AQ del 2022, alla “precisa strada regolatoria” tracciata dalla Delibera n. 151/2019, l'ART non sembra tener conto della circostanza fattuale, ripetutamente evidenziata da RFI, per cui già dal 2021 -e dunque in vigore delle modifiche introdotte dalla citata Delibera- sono stati conclusi, in ottica di massima soddisfazione delle istanze pervenute dal mercato, AQ2 in deroga al limite dell'85% senza ricevere alcuna obiezione al riguardo da parte di codesta Autorità. In tal modo si è dunque generato un legittimo affidamento da parte del mercato circa la possibilità di poter continuare a vedere accolte tutte le proprie richieste di capacità in assenza di istanze confliggenti”;*

*- “[l]'ART rileva, in termini di gravità della violazione contestata, il fatto che l'eventuale revisione degli AQ sottoscritti nel 2022 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”. Al riguardo non possono tacersi due ordini di considerazioni:*

*- da un lato, la disciplina introdotta con la Delibera 151/2019, riferendo la soglia complessiva di capacità assegnabile per singola tratta e fascia oraria all'insieme degli AQ, già presupponeva che il coordinamento dovesse necessariamente prendere in considerazione anche gli AQ stipulati prima dell'entrata in vigore della citata delibera. Diversamente interpretando, difatti, per rispettare detta soglia nei nuovi AQ senza intervenire su quelli già esistenti, il GI si sarebbe trovato nella condizione di dover assegnare nei nuovi AQ solo la quota residuale di capacità sino al raggiungimento del*

*limite dell'85% (o, addirittura, di dover respingere le nuove richieste laddove detta soglia fosse già coperta dagli AQ in vigore);*

*- dall'altro lato i c.d. effetti indotti (vale a dire gli interventi di revisione su AQ diversi dagli 11 oggetto di contestazione, necessari in ragione dell'interconnessione che caratterizza la rete ferroviaria) avrebbero potuto essere più limitati laddove la contestazione mossa nel presente procedimento fosse stata sollevata già a partire dal primo momento utile, ossia dalla sottoscrizione degli AQ del 2021. Diversamente opinando, si avrebbe un pregiudizio rispetto all'efficacia dell'attività di vigilanza rimessa in capo all'ART dalle vigenti disposizioni normative che, come riconosciuto dalla giurisprudenza, deve, a pena di decadenza, essere esercitata tempestivamente a decorrere dall'individuazione, in fatto, degli estremi di responsabilità amministrativa (cfr. Cons. Stato, VI, n. 1032/2020). Ciò, a tutela dei principi di buona amministrazione (artt. 3 e 97 Cost. e 41 Carta di Nizza), di garanzia della certezza giuridica, del legittimo affidamento, nonché dei principi e delle regole che disciplinano il procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative (cfr. Cons. Stato, VI, n. 3390/2021)";*

*- "[l]a ricostruzione fornita dall'ART in tali paragrafi pare travisare la portata delle affermazioni di RFI che non miravano ad attribuire responsabilità contrattuali in capo agli EELL bensì ad evidenziare come, sul fatto oggetto di contestazione non sussistesse, né sussista, alcuna asimmetria informativa rispetto ai richiedenti, dal momento che il grado di occupazione di capacità con AQ è reso noto a tutti mediante la pubblicazione in ePIR della tabella "Capacità assegnata con Accordo Quadro per fascia oraria e per tratta di linea";*

*- "[i]noltre, rispetto alle determinazioni relative all'ordine di cessazione della violazione e alle eventuali prescrizioni di facere che dovessero corredare il provvedimento conclusivo, tenuto conto che:*

*1 – l'attuale impianto regolatorio di cui al par. 4.4.2.1 del PIR risulta non più adeguato a rispondere alle finalità che il legislatore comunitario ha inteso perseguire indicando la necessità di porre un limite alla capacità assegnata mediante AQ. Difatti, come già riferito, la capacità di riserva del 15% non è garanzia di poter assegnare una relazione commerciale all'impresa che faccia richiesta di una traccia in orario;*

*2 – limitando il perimetro di intervento ai soli 11 AQ sottoscritti nel marzo 2022 non si risolverebbe il tema del superamento della soglia dell'85% sulla totalità dell'IFN e dunque continuerebbero a permanere situazioni di non stretta aderenza al quadro regolatorio, si richiede che il provvedimento conclusivo del procedimento, per le ragioni ampiamente argomentate nel corso dell'istruttoria, non contenga obblighi tesi al ripristino dello status quo ante, prevedendo piuttosto che il GI produca una proposta di modifica della disciplina dettata nel PIR in materia di allocazione di capacità: (i) idonea a superare l'attuale assetto di regole che, si ribadisce, non risulta più allineato all'evoluzione del contesto di mercato; (ii) atta a preservare il concetto*

di “capacità di riserva” previsto dal vigente quadro normativo di settore, (iii) nonché in linea con la regolazione sopravvenuta ed in particolare con gli obiettivi di ottimizzazione dell’utilizzo della capacità infrastrutturale delineati nella delibera ART 95/2023”;

**VISTA** la nota prot. ART n. 20443/2023, dell’8 giugno 2023, con la quale, a seguito dell’istanza presentata dalla Società, è stata convocata audizione dinanzi al Consiglio dell’Autorità per il giorno 22 giugno 2023, ore 14:00;

**VISTA** la nota prot. ART n. 22659/2023, del 19 giugno 2023, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione programmata;

**VISTA** la nota prot. ART n. 23579/2023, del 22 giugno 2023, con la quale è stato acquisito agli atti il bilancio ordinario di esercizio di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2022;

**VISTO** il verbale dell’audizione finale dinanzi al Consiglio tenutasi in data 22 giugno 2023 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 24806/2023, del 28 giugno 2023) nel corso della quale la Società ha ribadito le argomentazioni già formulate nella citata memoria difensiva di cui alla nota prot. ART n. 20081/2023, del 7 giugno 2023;

**VISTA** la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

**CONSIDERATO** quanto rappresentato nella relazione istruttoria ed in particolare:

1. dalla documentazione agli atti risulta che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nel processo di allocazione della capacità quadro, non ha rispettato i limiti percentuali indicati nel prospetto informativo della rete per l’anno 2023 (di seguito anche “PIR”) tenuto conto dei criteri definiti dall’organismo di regolazione con la delibera n. 151/2019, in violazione di quanto disposto dall’articolo 23, comma 3, del Decreto legislativo n. 112/2015;
2. in particolare, il paragrafo 4.4.2.1. del PIR per l’anno 2023 – in tema di limitazioni all’assegnazione di capacità quadro – dispone che *“la 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”*;
3. il medesimo PIR prosegue, nel caso di eventuali conflitti tra Accordi quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica, al paragrafo 4.4.2.2. formalizzando un processo di coordinamento nell’ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro secondo cui *“(…) il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all’art. 28, commi 5 e 6 del D.lgs. 112/15. Tale procedura sarà avviata da GI a seguito della comunicazione ai richiedenti della proposta di capacità quadro (X-13) e terminerà in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi (X-12)”*;

4. analogamente, la disciplina eurounitaria prescrive che *“gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi”* (cfr. articolo 42, paragrafo 2, della Direttiva 2012/34/UE);
5. e ancora, il legislatore nazionale, sulla base della spinta propulsiva del diritto europeo, assegna all'Autorità il compito di *“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 (...)”* (cfr. articolo 37, comma 2, lettera a), del D.L. n. 201/2011); il principio di assicurare condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie trova riscontro, nel processo di allocazione della capacità infrastrutturale, nella disposizione del d.lgs. 112/2015 che prevede che *“(...) 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 (...)”* (cfr. articolo 23, comma 3, del D.lgs. n. 112/2015);
6. dall'attività istruttoria svolta nell'ambito del presente procedimento è emerso come RFI non abbia rispettato la disciplina relativa all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, così come definita nel PIR sulla base di quanto previsto dagli articoli 22 e ss. del Decreto legislativo n. 112/2015, avendo violato – in riferimento agli undici Accordi quadro sottoscritti nel mese di marzo 2022 – il limite regolatorio dell'85% della capacità assegnabile rispetto alla capacità totale dell'infrastruttura ferroviaria di cui al paragrafo 4.4.2.1. del PIR;
7. la violazione, sulla base di quanto emerso in fase istruttoria, è stata oggetto di puntuale conferma da parte della stessa Società nella misura in cui ha dichiarato che *“(...) lo sfioramento dell'85% della capacità allocabile, come ribadito nella proposta di impegni, è avvenuto per dare soddisfazione al mercato”* (cfr. prot. ART n. n. 25344/2022), e che *“[le schede] in cui il suddetto limite [viene superato] sono 197 (...) in dettaglio (...) in 70 tratte, in 1 sola fascia oraria; in 30 tratte, in 2 fasce orarie; in 36 tratte, tra 3 e 4 fasce orarie; in 61 tratte, in più di 4 fasce orarie”* (cfr. allegato n. 1 del prot. ART n. 968/2023), oltre che *“suddividendo la rete nazionale in 1034 tratte (...) e contenendo l'analisi alle sole tratte interessate dagli AQ oggetto di contestazione, il suddetto limite risulta superato nel 13,5% dei casi (141 tratte su 1034)”* (cfr. prot. ART n. 3018/2023);
8. in riferimento a quanto affermato dalla Società sulla violazione del limite percentuale trasposto al paragrafo 4.4.2.1. del PIR secondo cui *“lo sfioramento (...) è avvenuto (...) senza creare pregiudizi anche perché non è mai pervenuta alcuna contestazione da parte di imprese ferroviarie interessate”* (cfr. prot. ART n. 25344/2022) e secondo cui *“il processo di revisione degli AQ vigenti sembrerebbe sproporzionato rispetto alla circostanza che nessun potenziale richiedente abbia sollevato doglianze in merito all'agire del GI”* (cfr. prot. ART n.



1890/2023), si rileva come quanto argomentato non rappresenta, né può rappresentare, una circostanza esimente della violazione in quanto il danno derivante dallo sfioramento del predetto limite, seppur in astratto potenziale, si configura, sulla base dell'attuale sistema di gestione e allocazione della capacità, come sostanzialmente effettivo nella misura in cui la capacità - contrattualizzata attraverso lo strumento dell'Accordo quadro – appare agli occhi di eventuali utenti interessati come prenotata e, in altri termini, non disponibile;

9. la violazione, inoltre, assume ancor più rilevanza sulla base della durata quinquennale degli Accordi quadro i quali, se, da una parte, rappresentano per il beneficiario una garanzia di stabilità e di certezza della capacità prenotata, dall'altra rappresentano per tutti gli altri richiedenti, seppur potenziali, una limitazione all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
10. in riferimento alla natura della violazione occorre precisare come – seppur lo strumento dell'accordo quadro miri a rispondere alle legittime esigenze commerciali del richiedente in termini di stabilità e programmazione – la *ratio* della disciplina relativa all'assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria sia rinvenibile nella finalità *“di offrire sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile al fine del suo utilizzo ottimale”* (cfr. articolo 26 della Direttiva 2012/34/UE);
11. in altri termini, l'accordo quadro nei modi e nei termini con cui è utilizzato da RFI, costituisce il principale strumento di gestione per l'allocazione della capacità della rete e, nel momento in cui con lo stesso non si salvaguarda il limite di allocazione dell'85%, inevitabilmente si determina un pregiudizio all'utilizzo efficace ed ottimale della rete, anche da parte di altri operatori. A tal riguardo l'osservazione di RFI *non è mai pervenuta alcuna contestazione da parte di imprese ferroviarie interessate”* (cfr. prot. ART n. 25344/2022) non è rilevante per le ragioni già indicate al punto 8, diversamente la possibilità di accesso alla rete da parte di nuove imprese, sarebbe rimessa alle valutazioni che RFI effettuerà di volta in volta e non invece all'operatività della misura di regolazione definita dell'Autorità sulla base del quadro normativo vigente.
12. quanto alle affermazioni della Società secondo cui *“l'attuale soglia di capacità assegnabile con AQ (...) risulta scarsamente efficace e difficilmente conciliabile con il principio di ottimale utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria”* (cfr. prot. ART n. 968/2023), è opportuno evidenziare come la *ratio* della prescrizione regolatoria con cui l'Autorità è intervenuta sul paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete (cfr. paragrafo 4.2.3.2. dell'Allegato A alla delibera n. 151/2019) sia quella di creare un ragionevole bilanciamento tra le esigenze di stabilità e prevedibilità degli utenti che già operano nel mercato e le eventuali sopraggiunte esigenze di accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte dei medesimi operatori e/o di nuovi utenti. Tale bilanciamento è stato peraltro fatto

proprio dal GI nella misura in cui ha recepito nel PIR la suddetta prescrizione, senza avanzare alcuna contestazione al riguardo nei confronti dell'Autorità;

13. in tal senso, non assume rilevanza alcuna quanto affermato dalla Società circa la inconciliabilità dell'attuale soglia di capacità assegnabile col principio di ottimale utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nella misura in cui l'impianto regolatorio, così come realizzato dall'Autorità, non genera alcuna perdita di capacità infrastrutturale ma garantisce il diritto di accesso a potenziali operatori interessati, prevedendo, altresì, la possibilità di assegnare, al termine del processo di allocazione e durante l'orario di servizio di riferimento, la capacità residua agli operatori richiedenti;
14. nel dettaglio, ciò che deriva dalla condotta posta in essere da RFI è un sistema che blocca, *ex ante*, la capacità infrastrutturale e, conseguentemente, non consente di considerare appetibile al mercato anche la quota residua del 15% prevista dalla regolazione. Va considerato, oltretutto, che il limite dell'85% si attesta ad un livello sensibilmente superiore alla soglia del 70% fissata dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 2016/545 quale limite oltre il quale è necessario applicare la procedura di coordinamento per soddisfare le richieste di allocazione;
15. in altri termini, la previsione di un limite massimo (*i.e.*, 85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria) assurge a garanzia di stabilità, da un lato, ed a garanzia di accesso, dall'altro, come già indicato al punto 12 tale bilanciamento è stato fatto proprio dal GI che lo ha recepito nel PIR senza avanzare alcuna contestazione al riguardo, nei confronti dell'Autorità;
16. per quanto riguarda, invece, la considerazione secondo cui il *"(...) superamento del limite dell'85% non [è] stato generato dalla stipula degli 11 AQ di marzo 2022 ma [era] preesistente a tale data e che, con specifico riferimento ai 9 AQ del segmento OSP regionale, gli EE.LL. si sono limitati, tranne piccole eccezioni, a riproporre la capacità già presente negli AQ in scadenza"* (cfr. prot. ART n. 1890/2023), non può che richiamarsi la delibera n. 151/2019, del 21 novembre 2019 la quale, intervenendo sul PIR 2021 e dando indicazioni sul PIR 2022, ha tracciato una precisa strada regolatoria in capo al Gestore nella misura in cui ha previsto, nel rispetto delle scadenze già stabilite, un sistema di adeguamento progressivo degli Accordi quadro - nel rispetto dei limiti percentuali previsti dalla vigente regolazione – in occasione dei relativi rinnovi o di nuove sottoscrizioni;
17. l'eccezione sollevata dalla Società, per cui il richiamato limite veniva già superato in passato, non assume, altresì, alcuna rilevanza dirimente in quanto all'epoca della sottoscrizione dei relativi Accordi quadro non era ancora stata adottata la delibera n. 151/2019 e, dunque, non era ancora in vigore l'attuale impianto regolatorio che ha esteso l'applicazione del limite dell'85% per l'assegnazione di capacità anche agli Accordi Quadro relativi ai servizi di trasporto pubblico locale;

18. analogamente, quanto alle affermazioni della Società secondo cui *“(...) ha ritenuto, nel corso degli anni, di allocare la capacità quadro richiesta dal mercato in quanto l’applicazione delle regole che limitano l’assegnazione della stessa avrebbe generato degli effetti fortemente limitativi”* (cfr. prot. ART n. 1890/2023), ciò non corrisponde al vero nella misura in cui il quadro regolatorio designato dall’Autorità in materia di gestione della capacità infrastrutturale, come già osservato in precedenza, non genera in alcun modo *“effetti fortemente limitativi”* in quanto interviene, *ex ante*, nel processo di allocazione della capacità riservando, in tale fase, una quota – pari al 15% – di capacità a beneficio di eventuali richiedenti (ovvero al di fuori della cd. capacità quadro) tenendo, comunque, ferma la possibilità di ultimare l’allocazione della capacità residua al termine del relativo processo e, in ogni caso, durante l’orario di servizio corrispondente;
19. in riferimento, invece, agli effetti del presente procedimento secondo cui *“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”* e *“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”* (cfr. prot. ART n. 23756/2022), ciò assume rilevanza in termini di gravità della violazione contestata la quale, in considerazione della natura interconnessa dell’infrastruttura ferroviaria, è idonea a produrre effetti anche sugli altri Accordi quadro previgenti, ovvero sottoscritti in un momento antecedente l’entrata in vigore della disciplina regolatoria trasposta nel prospetto informativo della rete;
20. tale circostanza, a ben vedere, evidenzia come il Gestore avrebbe dovuto effettuare un bilanciamento tra le richieste di capacità successive e quelle precedenti all’adozione della relativa disciplina del PIR, così come modificata a seguito della delibera ART n. 151/2019, nel rispetto di quanto previsto dal richiamato paragrafo 4.4.2.2 dello stesso, in tema di *“coordinamento nell’ambito della procedura di assegnazione di capacità quadro”*, nonché dall’articolo 8, paragrafo 2, del Regolamento di esecuzione (UE) 2016/545, ai sensi, tra l’altro, del quale: *“Se il gestore dell’infrastruttura assegna una capacità quadro di non più del 70 % della capacità massima in un dato periodo di controllo su una linea, esso può decidere di non applicare l’articolo 9, paragrafi da 3 a 6, l’articolo 10 e l’articolo 11, paragrafo 1, (i.e., coordinamento in caso di richieste confliggenti di accordi quadro) per quanto riguarda tali periodi di controllo”*;
21. contrariamente, il Gestore, quale soggetto responsabile dell’infrastruttura ferroviaria preposto all’assegnazione della capacità di infrastruttura, ha – nella totalità degli Accordi quadro oggetto del presente procedimento – riportato una formulazione contrattuale i cui contenuti, come emerso dal presente

procedimento, appaiono in palese violazione della regolazione nella misura in cui ha affermato che “[il] *GI* assicura che la capacità di infrastruttura oggetto del presente Accordo è compatibile con il livello quantitativo previsto dalla regolamentazione vigente” (cfr. articolo 2, ultimo periodo);

22. ed a nulla rileva quanto affermato dalla Società secondo cui *“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 (...)”* (cfr. prot. ART n. 23756/2022) in quanto RFI, quale gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale, è il soggetto responsabile proprio della gestione dell’infrastruttura, tenuto alla conoscenza ed al rispetto della regolazione dell’Autorità nonché detentore di tutte le informazioni che riguardano la rete gestita;
23. di tal ché, non può estendersi alcuna responsabilità agli EE.LL. sottoscrittori degli Accordi quadro oggetto del presente procedimento nella misura in cui questi ultimi non potevano, né dovevano, conoscere le informazioni (riservate ai sensi dell’articolo 22, comma 2, lettera c), del D.lgs. n. 112/2015) commerciali connesse alla ripartizione della capacità infrastrutturale;
24. in riferimento, inoltre, al rigetto – avvenuto con delibera n. 249/2022 – della proposta d’impegni presentata dalla Società, ovvero della circostanza per cui *“(...) l’ART pare non aver tenuto conto di una parte sostanziale della proposta, ossia dell’impegno di RFI a concludere entro il mese di 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”* (cfr. prot. ART n. 20081/2023), non può che rinviarsi alla delibera ART 249/2022 nonché richiamarsi quanto affermato dalla stessa Società secondo cui avrebbe reso *“contendibile la capacità assegnata oltre soglia nei vigenti AQ solo nel momento in cui vengano presentate richieste di tracce ad essa connesse”*, (cfr. prot. ART n. 23888/2022), così da invertire la *ratio* sottesa alla normativa eurounitaria e nazionale, nonché alla regolazione, di cui si contesta la violazione: invero in tal modo la possibilità di accesso alla rete da parte di nuove imprese, è rimessa alle valutazioni che RFI effettuerà di volta in volta e non invece all’operatività della misura di regolazione definita dell’Autorità sulla base del quadro normativo vigente;
25. neppure può essere meritevole di rilevanza l’affermazione della Società secondo cui *“(...) la quota del 15% tratta per tratta, giudicata come “minima” dalla stessa Autorità, non garantirebbe di poter realizzare un modello di esercizio industriale sostenibile, anche tenuto conto che la capacità sottesa a detta quota non sempre assicura di poter individuare una soluzione commercialmente appetibile su una relazione O/D significativa ed estesa a più tratte successive. Si rimanda a titolo esemplificativo alle rappresentazioni grafiche di seguito fornite dalle quali emerge come, anche nel caso di assegnazione nelle singole tratte A – B e B – C*

*di capacità inferiore all'85%, l'inserimento di una nuova relazione commerciale A – C sarebbe attuabile solo degradando la percorrenza del collegamento” (cfr. pagg. 3-4, prot. ART n. 20081/2023), ciò in quanto il limite regolatorio di capacità quadro allocabile si traduce, in termini esemplificativi, nella concreta – oltre che sostenibile dal punto di vista commerciale e industriale – possibilità di lasciare “libera”, in altri termini contendibili verso potenziali terzi interessati, almeno una traccia su dieci;*

26. a ben vedere, l'impatto rappresentato dalla Società nell'inserimento di una nuova relazione commerciale (cfr. tabella pag. 4, prot. ART n. 20081/2023), evidenzia, in modo ancora più chiaro, quale dovrebbe essere il ruolo assunto dal Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale così come previsto dall'articolo 28, del D.lgs. n. 112/2015, in materia di “procedura di programmazione e coordinamento” la quale, nel caso degli undici accordi quadro oggetto di contestazione, non è stata attivata;
27. e ancora, quanto alla circostanza per cui “(...) l'ART non sembra tener conto della circostanza fattuale, ripetutamente evidenziata da RFI, per cui già dal 2021 -e dunque in vigenza delle modifiche introdotte dalla citata Delibera- sono stati conclusi, in ottica di massima soddisfazione delle istanze pervenute dal mercato, AQ in deroga al limite dell'85% senza ricevere alcuna obiezione al riguardo da parte di codesta Autorità. In tal modo si è dunque generato un legittimo affidamento da parte del mercato circa la possibilità di poter continuare a vedere accolte tutte le proprie richieste di capacità in assenza di istanze confliggenti” (cfr. pag. 5, prot. ART n. 20081/2023), deve ribadirsi come l'assenza di una formale contestazione non è di per sé idonea a generare un legittimo affidamento in capo a RFI in considerazione della assenza di un qualsiasi atto derogatorio della regolazione, nonché in mancanza di qualsivoglia assicurazione, da parte dell'Autorità, circa la legittimità della condotta di RFI;
28. quanto, infine, alla richiesta della Società di una “(...) proposta di modifica della disciplina dettata nel PIR in materia di allocazione di capacità: (i) idonea a superare l'attuale assetto di regole che, si ribadisce, non risulta più allineato all'evoluzione del contesto di mercato; (ii) atta a preservare il concetto di “capacità di riserva” previsto dal vigente quadro normativo di settore, (iii) nonché in linea con la regolazione sopravvenuta ed in particolare con gli obiettivi di ottimizzazione dell'utilizzo della capacità infrastrutturale delineati nella delibera ART 95/2023” (cfr. pag. 7, prot. ART n. 20081/2023), si evidenzia che la stessa può rilevare, tutt'al più, nell'ambito del procedimento regolatorio di modifica e/o integrazione del PIR secondo le modalità e le tempistiche previste dalla regolazione vigente;
29. in particolare, si rappresenta che con la delibera n. 95/2023 l'Autorità non ha modificato il quadro regolatorio in materia di limitazioni nell'assegnazione di capacità quadro, bensì, con la misura 10.6.4, ha stabilito che “(...) si riserva

*inoltre di verificare che i criteri di priorità nell'allocazione della capacità di infrastruttura, come riportati nel PIR, siano funzionali ad un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura e assicurino in ogni caso il rispetto dei criteri di cui all'articolo 26, comma 1, nonché dei principi di cui all'articolo 29 del d.lgs. 112/2015";*

30. dunque, anche la prospettazione della Società di andare "*verso un sistema di catalogo tracce*" (cfr. prot. ART n. 24806/2023) non sostituisce, *ipso iure*, lo strumento dell'Accordo quadro intervenendo su piani diversi; in particolare, il "catalogo tracce", intervenendo, nella fase a monte, va nella direzione di dare una rappresentazione teorica della capacità allocabile per avere la migliore utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, ovvero ottimizzazione della rete, mentre lo strumento dell'accordo quadro interviene nella fase a valle in termini di effettiva allocazione della capacità commerciale;

**RITENUTO**

pertanto, in relazione alle contestazioni formulate nella delibera n. 147/2022, di accertare la violazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dell'articolo 23, comma 3, del d.lgs. n. 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;

**RITENUTO**

di procedere, relativamente alla violazione accertata, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del d.lgs. n. 112/2015, all'irrogazione della sanzione ivi prevista per un importo "*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*";

**CONSIDERATO**

altresì, quanto riportato nella relazione istruttoria in relazione alla determinazione dell'ammontare della sanzione, nel rispetto dell'articolo 25 del Regolamento sanzionatorio e delle Linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, e in particolare che:

1. l'articolo 37, comma 14, lettera a), del D.lgs. n. 112/2015 dispone che "*l'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000*";
2. l'articolo 11 della legge n. 689/81 prevede che la quantificazione della sanzione sia effettuata in applicazione dei seguenti criteri: a) gravità della violazione; b)

- opera svolta dall'agente per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione; c) personalità dell'agente; d) condizioni economiche dell'agente;
3. sotto il profilo della gravità della violazione, rileva la estensione, anche territoriale, della condotta la quale, nel caso in esame, ha interessato nove regioni e due imprese merci, rileva, inoltre, come la violazione accertata sia ancora in corso non essendo la Società intervenuta, in termini di modifica degli Accordi quadro sottoscritti in violazione del limite di cui al paragrafo 4.4.2.1 del PIR, neppure a seguito dell'avvio del presente procedimento; rileva, infine, l'impatto che la violazione accertata ha sul rispetto dei principi eurounitari "[o]pportuni sistemi di assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria e operatori concorrenziali consentiranno di realizzare un migliore equilibrio tra i modi di trasporto" (cfr. considerando 35, della Direttiva 2012/34/UE)" che orientano l'assegnazione di capacità, in quanto il mancato rispetto del limite di assegnazione della capacità, come definito nel PIR e nelle misure di regolazione, determina un pregiudizio all'utilizzo efficace ed ottimale della rete, anche da parte di altri operatori; la violazione, infine, produce effetti che, per la natura interconnessa della infrastruttura ferroviaria, hanno natura sistemica e sono idonei ad estendersi, potenzialmente, anche oltre il perimetro delimitato dagli Accordi quadro oggetto di accertamento e degli altri accordi che per stessa ammissione di RFI sono stati conclusi in violazione del limite di cui al paragrafo 4.4.2.1 del PIR; d'altra parte, al fine di apprezzare complessivamente la gravità della violazione, non può sottacersi che l'attuale impianto regolatorio prevede, altresì, strumenti in grado di temperare, attraverso l'attivazione della procedura di coordinamento di cui al paragrafo 4.4.2.2. del PIR, le conseguenze della condotta;
  4. in merito all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o l'attenuazione delle conseguenze della violazione, non vi sono elementi di rilievo;
  5. riguardo alla personalità dell'agente, non risultano a carico di RFI precedenti provvedimenti sanzionatori per la medesima violazione;
  6. in relazione alle condizioni economiche della Società, risulta che la stessa ha esposto un valore totale dei ricavi delle vendite, delle prestazioni e di altri proventi, per l'esercizio 2022, pari ad euro 3.233.448.295,00 (tremiliardiduecentotrentatrèmilioniquattrocentoquarantottomiladuecentonovantacinque/00) ed un risultato netto di esercizio pari ad euro 262.965.473,00 (duecentosessantaduemilioni novescentosessantacinquemilaquattrocentosettantatre/00);
  7. ai fini della quantificazione delle sanzioni la determinazione del quantum deve in ogni caso assicurare la finalità dissuasiva della sanzione irrogata, ed al tal fine è necessario considerare il fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'anno 2022, atteso che, in base alla disposizione normativa per cui si procede,

l'importo della sanzione deve essere commisurato fino al massimo dell'1% del fatturato relativo all'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione e, comunque, in misura non superiore ad 1 milione di euro. Dall'analisi del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2022 (cfr. prot. ART n. 23579/2023), emerge che la Società abbia indicato un valore dei ricavi da servizi di infrastruttura pari ad euro 1.070.902.000,00 (unmiliardosettantamilioninovecentoduemila/00) oltre che un valore dei ricavi per servizi accessori alla circolazione pari ad euro 413.612.000,00 (quattrocentotredicimilioniseicentododicimila/00, per un totale dei proventi da mercato pari a euro 1.484.514.000,00 (unmiliardoquattrocentoottantaquattromilionicinquecentoquattordicimila/00);

8. nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina sanzionatoria di riferimento, il massimo edittale della sanzione irrogabile è pari a 1 milione di euro in considerazione del limite sanzionatorio previsto; contrariamente, con la mera applicazione percentuale sul fatturato, il massimo edittale sarebbe stato pari ad euro 14.845.140,00 (quattordicimilioniottocentoquarantacinquemilacentotrentaquaranta/00);
9. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni, risulta congruo: i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 350.000,00 (trecentocinquantamila/00); ii) non applicare sul predetto importo alcuna maggiorazione; iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 350.000,00 (trecentocinquantamila/00)

#### **RITENUTO**

pertanto, di procedere, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del d.lgs. n. 112/2015, all'irrogazione della sanzione, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., nella misura di euro 350.000,00 (trecentocinquantamila/00) per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo, 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;

tutto ciò premesso e considerato

#### **DELIBERA**

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la violazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dell'articolo 23, comma 3, del d.lgs. n. 112/2015, per non aver rispettato, in riferimento agli accordi quadro sottoscritti nel mese di marzo 2022, i limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete per l'anno 2023;
2. è irrogata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 350.000,00 (trecentocinquantamila/00);



3. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, tramite versamento da effettuarsi tramite l'utilizzo del servizio PagoPA, disponibile nella sezione "*Servizi on-line PagoPA*" (al link <https://autoritatrasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo causale: "sanzione amministrativa delibera n. 126/2023";
4. decorso il termine di cui al punto 4, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale; in caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge 24 novembre 1981, n. 689, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo;
5. il presente provvedimento è notificato, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., è comunicato a Trenitalia S.p.A., quale partecipante al presente procedimento, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

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

Torino, 27 luglio 2023

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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