

Delibera n. 203/2023

**Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenitalia S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.**

L'Autorità, nella sua riunione del 21 dicembre 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, lettere a), b), e c), ai sensi dei quali “[l]’Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede: a) 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, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali, fatte salve le competenze dell’Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all’articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti ad esclusione del settore dell’autotrasporto merci; b) a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’equilibrio economico delle imprese regolate, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori; c) a verificare la corretta applicazione da parte dei soggetti interessati dei criteri fissati ai sensi della lettera b)”;
- il comma 3, lettere b) e d), ai sensi delle quali “[n]ell’esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l’Autorità [...] b) determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate; [...] d) richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l’esibizione dei documenti necessari per l’esercizio delle sue funzioni, nonché raccoglie da qualunque soggetto informato dichiarazioni, da verbalizzare se rese oralmente”;

**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, e, in particolare l'articolo 56, commi 6, 7 e 8, ai sensi dei quali "6. *L'organismo di regolamentazione garantisce che i canoni fissati dal gestore dell'infrastruttura siano conformi al capo IV, sezione 2, e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolamentazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente capo.* 7. *L'organismo di regolamentazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario.* 8. *L'organismo di regolamentazione ha il potere di chiedere le informazioni utili al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti e a qualsiasi altra parte interessata nello Stato membro in questione. Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole fissato dall'organismo di regolamentazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolamentazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. L'organismo di regolamentazione impone il rispetto di tali richieste comminando adeguate sanzioni, anche in forma di ammende. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolamentazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della funzione di impugnazione e della funzione di monitoraggio della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari a norma del paragrafo 2. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato";*

**VISTO**

il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante "Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)" e, in particolare, l'articolo 37, commi 1, 6, 7, 8, e 14, lettera c), ai sensi dei quali: "1. *L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. [...]* 6. *L'organismo di regolazione garantisce che i canoni per l'accesso all'infrastruttura ed i corrispettivi per la fornitura dei servizi di cui all'articolo 13, fissati dall'operatore di impianto, siano conformi a quanto previsto dal presente decreto e non siano discriminatori. Le trattative tra i richiedenti e un gestore dell'infrastruttura concernenti il livello dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura sono*

*permesse soltanto se si svolgono sotto la supervisione dell'organismo di regolazione. Quest'ultimo interviene se le trattative possono contravvenire alle prescrizioni del presente decreto. 7. L'organismo di regolazione consulta regolarmente, e in ogni caso almeno ogni due anni, i rappresentanti degli utenti dei servizi ferroviari di trasporto merci e passeggeri per tenere conto del loro punto di vista in relazione al mercato ferroviario. 8. L'organismo di regolazione ha il potere di chiedere informazioni al gestore dell'infrastruttura, ai richiedenti ed a qualunque altra parte interessata. Le informazioni richieste sono fornite entro un lasso di tempo ragionevole, fissato dall'organismo di regolazione, non superiore a un mese, salvo in circostanze eccezionali, in cui l'organismo di regolazione concorda e autorizza una proroga limitata del termine, che non può superare due settimane addizionali. Le informazioni che devono essere fornite all'organismo di regolazione comprendono tutti i dati che detto organismo chiede nell'ambito della sua funzione decisoria, di monitoraggio e di controllo della concorrenza sui mercati dei servizi ferroviari. Sono compresi i dati necessari per scopi statistici e di osservazione del mercato. [...] 14. 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: [...] c) qualora i destinatari di una richiesta dell'organismo non forniscano le informazioni o forniscano informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete, ovvero senza giustificato motivo non forniscano le informazioni nel termine stabilito, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 250.000";*

- 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 anche: Regolamento sanzionatorio) e, in particolare, l'articolo 7 recante la "Procedura semplificata";
- 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: linee guida);
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 95/2023, del 31 maggio 2023, con cui è stato approvato l'atto recante "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 32.2, ai sensi della quale: "[l]'Autorità provvede, annualmente, alla raccolta di informazioni presso le IF in ordine ai rispettivi ricavi e costi di esercizio, finalizzata al monitoraggio della sostenibilità dei canoni per i diversi segmenti di mercato. Rilevano, al riguardo, le informazioni riguardanti il dettaglio, disaggregato per ciascun segmento di mercato di base di cui alla Misura 24, delle componenti economiche positive e negative necessarie per la determinazione del margine di contribuzione di primo e secondo livello, quali ad esempio: a) ricavi da traffico, comprensivi del ricavo derivante dalla vendita dei titoli di viaggio; b) costi di produzione e gestione, nonché commerciali e amministrativi, distinti in variabili e fissi

*diretti, tra i quali: costi di macchina, costi di scorta, costi di manutenzione corrente, costi di manutenzione ciclica, costi di pulizia, costi di energia di trazione, costi di distribuzione dei titoli di viaggio, costi di manovra, pedaggio, ammortamento materiale rotabile”;*

**VISTA**

la nota prot. ART n. 34742/2023, del 3 agosto 2023, con cui, in attuazione di quanto previsto alla misura 32.2 dell'allegato A alla delibera n. 95/2023, gli Uffici dell'Autorità hanno chiesto a Trenitalia S.p.A. (di seguito anche: Trenitalia o Società) *“di inviare, con riferimento ai servizi erogati rientranti nel segmento ferroviario passeggeri open access, con il dettaglio per singolo treno, per gli anni 2019 e 2021, entro e non oltre il 30 settembre 2023, i seguenti dati: i. Numero Treno; ii. Relazione OD; iii. Direttrice; iv. Ora di Partenza; v. Ora di Arrivo; vi. Treni Km; vii. Treni Km Medi; viii. Ore di Circolazione; ix. Viaggiatori Km; x. Posti Km; xi. Carico Medio; xii. Ricavi Medi Unitari; xiii. Ricavi da Traffico; xiv. Ricavi da Contratto di Servizio; xv. Altri Ricavi; xvi. Gasolio; xvii. Pedaggio; xviii. Costi di energia di trazione; xix. Condotta; xx. Scorta; xxi. Manovra; xxii. Manutenzione Corrente e Verifica; xxiii. Manutenzione Ciclica e Revamping; xxiv. Pulizia; xxv. Marketing, vendita e assistenza; xxvi. Staff/costi generali xxvii. EBITDA; xxviii. EBITDA margin %; xxix. Ammortamento Materiale Rotabile; xxx. Ammortamento altri asset; xxxi. EBIT; xxxii. EBIT margin %”;*

**RILEVATO**

che la Società non ha trasmesso la documentazione richiesta entro il termine assegnato;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 58996/2023, del 24 ottobre 2023, con cui Trenitalia è stata sollecitata a trasmettere le informazioni richieste con nota prot. ART n. 34742/2023 entro il termine del 31 ottobre 2023;

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 63041/2023, del 6 novembre 2023, con cui Trenitalia ha fornito riscontro, senza trasmettere le informazioni richieste ma rappresentando *“la circostanza che l'ingente quantitativo di dati richiesti – il cui grado di dettaglio è di molto superiore a quello che le imprese ferroviarie sono tenute a gestire per le proprie esigenze di business e di rendicontazione – afferisce, come noto, al segmento c.d. Open Access. In particolare, le informazioni richieste qualificano, con riferimento al segmento del mercato del trasporto ferroviario di passeggeri aperto alla concorrenza e, ormai da anni, segnato dalla presenza di due operatori, i principali driver competitivi che definiscono la strategia industriale e commerciale dell'impresa ferroviaria e costituiscono, pertanto, dati caratterizzati da un elevato grado di sensibilità. Pur nella piena consapevolezza e nel rispetto del fondamentale ruolo svolto da codesta Autorità nella definizione del processo relativo alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, ci si permette tuttavia di rappresentare come gli scopi della richiesta non appaiano alla scrivente del tutto chiari, stante quanto previsto dalla Delibera n. 95/2023, come successivamente integrata dalla delibera 142/2023, e come i dati richiesti appaiano esorbitanti rispetto alle finalità alla quale sembrano preordinati, con ciò ponendo un non*

*irrilevante profilo di compatibilità con il principio di proporzionalità”;*

**VISTA**

la nota prot. ART n. 64503/2023, del 9 novembre 2023, con cui Trenitalia è stata diffidata a trasmettere le informazioni richieste con nota prot. ART n. 34742/2023 entro il 17 novembre 2023, con l'avviso che *“in caso di informazioni inesatte, fuorvianti, incomplete o fornite oltre il termine stabilito, sarà avviato un procedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo n. 112/2015, in esito al quale potrà essere irrogata una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 50.000 a euro 250.000”;*

**VISTA**

la nota acquisita con prot. ART n. 67952/2023, del 17 novembre 2023, con cui Trenitalia ha rappresentato di *“trasmettere, in allegato alla presente, i dati e le informazioni oggetto della Vostra richiesta del 3 agosto [...]. Il documento allegato, in formato Excel e completo di una breve nota esplicativa, fornisce una rappresentazione, aggregata per principali direttrici di traffico, dei dati relativi ai servizi ferroviari del segmento Open Access degli anni 2019 e 2021. I driver di aggregazione utilizzati per la fornitura dei dati rispondono a criteri cui la stessa Trenitalia si ispira per definire la propria offerta e sono idonei a consentire a questa Autorità, nel rispetto del dettato della misura 32 della Delibera ART 95/2023 – Allegato A, di svolgere, in ottemperanza a quanto previsto dal contesto regolatorio, le funzioni di verifica e controllo del nuovo modello tariffario predisposto dal gestore dell’infrastruttura, attraverso il monitoraggio della sostenibilità dei canoni per i diversi segmenti di mercato”;*

**VISTA**

la relazione predisposta dall’Ufficio Vigilanza e sanzioni, in ordine alla verifica preliminare degli elementi funzionali all’avvio del procedimento sanzionatorio;

**CONSIDERATO**

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

1. la misura 32.2 dell’allegato A alla delibera ART n. 95/2023 dispone che l’Autorità raccoglie, annualmente, informazioni presso le imprese ferroviarie *“in ordine ai rispettivi ricavi e costi di esercizio”*, al fine di monitorare la sostenibilità dei canoni di utilizzo dell’infrastruttura e che *“rilevano, al riguardo, le informazioni riguardanti il dettaglio, disaggregato per ciascun segmento di mercato di base di cui alla Misura 24, delle componenti economiche positive e negative necessarie per la determinazione del margine di contribuzione di primo e secondo livello”;*
2. in attuazione di tale misura, ai sensi dell’articolo 37, commi 6, 7, e 8, del decreto legislativo n. 112/2015, gli Uffici hanno chiesto, *inter alia*, a Trenitalia di trasmettere taluni dati tecnico-economici *“con riferimento ai servizi erogati rientranti nel segmento ferroviario passeggeri open access, con il dettaglio per singolo treno”* (cfr. prot. ART n. 34742/2023);
3. la Società, dappprincipio, ha contestato la richiesta senza fornire i dati *de quibus* (cfr. prot. ART n. 63041/2023) e, successivamente alla diffida, ha trasmesso *“una rappresentazione, aggregata per principali direttrici di traffico, dei dati*

*relativi ai servizi ferroviari del segmento Open Access degli anni 2019 e 2021”, rappresentando che “[i] driver di aggregazione utilizzati per la fornitura dei dati rispondono a criteri cui la stessa Trenitalia si ispira per definire la propria offerta e sono idonei a consentire a questa Autorità, nel rispetto del dettato della misura 32 della Delibera ART 95/2023 – Allegato A, di svolgere, in ottemperanza a quanto previsto dal contesto regolatorio, le funzioni di verifica e controllo del nuovo modello tariffario predisposto dal gestore dell’infrastruttura, attraverso il monitoraggio della sostenibilità dei canoni per i diversi segmenti di mercato” (cfr. prot. ART n. 67952/2023);*

4. al riguardo, non sono condivisibili le considerazioni formulate da Trenitalia relativamente alla metodologia dalla stessa adottata – che è differente da quella delineata nella delibera 95/2023 – né possono ritenersi adeguati i dati trasmessi dalla Società a soddisfare lo scopo per cui sono richiesti, anche rispetto al livello di aggregazione scelto;
5. infatti, Trenitalia ha trasmesso i dati al livello di articolazione della direttrice e non del singolo treno, a differenza di quanto richiesto dagli Uffici dell’Autorità, e, comunque, senza riportare il dettaglio delle relazioni associate;
6. tale rappresentazione non consente la riconduzione dei dati al segmento, ossia al livello al quale dev’essere effettuata la verifica di sostenibilità, anche in considerazione della circostanza che il segmento *open access* prevede una differenziazione in *basic* e *premium*;
7. inoltre, tale rappresentazione non rende possibile la comparabilità e l’accodamento con i dati forniti dalle altre imprese che prestano servizi nel medesimo segmento e che, a differenza di Trenitalia, hanno fornito i dati nel formato e con la granularità richiesti;
8. medesime considerazioni sul livello di eccessiva aggregazione possono essere effettuate anche relativamente ai dati di costo, dai quali non sono neanche stati scomputati gli ammortamenti, non consentendo quindi il calcolo dei valori economici di sintesi che vengono osservati per la verifica di sostenibilità dei canoni;
9. conseguentemente, i dati trasmessi da Trenitalia non sono utilizzabili per gli scopi per i quali sono stati richiesti e ciò non consente all’Autorità di portare a termine la verifica di sostenibilità dei canoni;
10. sulla base di quanto precede, il riscontro fornito da Trenitalia alla richiesta di informazioni degli Uffici dell’Autorità di cui alla nota prot. ART n. 34742/2023 risulta soltanto parziale, non essendo stati forniti nella stessa i dati richiesti in maniera utile al perseguimento dello scopo sotteso a tale richiesta, integrando così la fattispecie sanzionatoria prevista dall’articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo n. 112/2015;
11. pertanto, dalla documentazione agli atti, la condotta omissiva illecita della Società risulta perfezionata e la conseguente contestazione fondata;
12. Trenitalia, inoltre, era stata avvisata, nella nota di messa in mora, che i dati erano stati richiesti ai sensi dell’articolo 37, commi 6, 7, e 8, del decreto

legislativo n. 112/2015 e che *“in caso di informazioni inesatte, fuorvianti, incomplete o fornite oltre il termine stabilito, sarà avviato un procedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo n. 112/2015”* (cfr. prot. ART n. 64503/2023), con la conseguenza che la Società era stata resa edotta delle possibili conseguenze sanzionatorie derivanti dalla non corretta ottemperanza alle richieste di informazioni dell’Autorità;

**RITENUTO** quindi, che sussistano i presupposti per l’avvio di un procedimento nei confronti di Trenitalia S.p.A. per l’eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

**RITENUTO** inoltre, che sussistano i presupposti per l’applicazione del citato articolo 7 del Regolamento sanzionatorio in quanto, avendo la Società riscontrato in maniera soltanto parziale la richiesta di informazioni degli Uffici dell’Autorità, non risultano necessari, all’accertamento della condotta omissiva, ulteriori approfondimenti istruttori;

**TENUTO CONTO** che la summenzionata procedura semplificata prevede la determinazione, già nella delibera di avvio del procedimento sanzionatorio, dell’importo della sanzione che potrebbe essere irrogata all’esito del procedimento;

**CONSIDERATO** quanto riportato nella relazione dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni con riferimento alla determinazione dell’ammontare della sanzione che potrebbe essere irrogata all’esito del procedimento, conformemente alle disposizioni di cui all’articolo 25 del regolamento sanzionatorio e delle linee guida, e in particolare che:

1. ai sensi dell’articolo 11 della legge n. 689/1981, la sanzione deve essere commisurata, all’interno dei limiti edittali individuati da legislatore, *“alla gravità della violazione, all’opera svolta dall’agente per l’eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche”*;
2. sotto il profilo della gravità della violazione, rilevano la sua offensività - poiché i dati trasmessi non sono utilizzabili per i fini per i quali sono stati richiesti, con la conseguenza che l’Autorità non può procedere con la verifica di sostenibilità dei canoni, le cui tempistiche sono collegate a quelle della valutazione di conformità della proposta tariffaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per il periodo 2024-2028 -, l’iniquità orizzontale rappresentata dall’avvenuta trasmissione della totalità dei dati richiesti da parte delle altre imprese ferroviarie destinatarie della richiesta, nonché il grado di colpevolezza dell’agente, che, dapprima ha rifiutato di trasmettere i dati richiesti e, successivamente alla diffida di questa Autorità, ha trasmesso i dati in maniera solamente parziale;
3. non risulta posta in essere alcuna azione volta all’eliminazione o all’attenuazione delle conseguenze della violazione;

4. non sussiste la reiterazione;
5. in relazione alle condizioni economiche, al fine di assicurare la finalità dissuasiva della sanzione irrogata, nel rispetto del principio di proporzionalità, vengono in rilievo le cospicue risorse di cui dispone l'agente, come risulta dal bilancio della Società, da cui emerge che la stessa ha esposto un valore totale dei ricavi delle vendite, delle prestazioni e di altri proventi commerciali, per l'esercizio 2022, pari ad euro 5.094.514.488 ed un utile di euro 82.136.680, superiori rispetto ai ricavi e all'utile relativi all'esercizio 2021, pari, rispettivamente, a euro 4.552.326.391 e 2.280.650;
6. per le considerazioni su esposte e sulla base linee guida, risulta congruo: i) determinare l'importo base della sanzione che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento nella misura di euro 180.000,00 (centottantamila/00); ii) applicare, sul predetto importo base, un aumento di euro 30.000,00 (trentamila/00), con riguardo alle condizioni economiche dell'agente; iii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna riduzione; iv) quantificare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 210.000,00 (duecentodiecimila/00);

**RITENUTO** pertanto di quantificare la sanzione amministrativa pecuniaria che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento nella misura di euro 210.000,00 (duecentodiecimila/00);

**RILEVATO** che ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento sanzionatorio, entro il termine perentorio di 30 giorni dalla notifica della presente delibera, la Società ha la facoltà di pagare in misura ridotta la sanzione sopra determinata, nella misura della terza parte, pari a euro 70.000,00 (settantamila/00), rinunciando alle ulteriori formalità del procedimento e determinando l'estinzione del presente procedimento sanzionatorio;

**RILEVATO** che permane comunque l'interesse dell'Autorità ad acquisire le informazioni richieste con la nota prot. ART n. 34742/2023;

**RITENUTO** pertanto, di condizionare l'estinzione del procedimento mediante il pagamento in misura ridotta alla cessazione della violazione contestata, ai sensi dell'articolo 7, comma 3, del Regolamento sanzionatorio;

**TENUTO CONTO** che, in caso di mancata estinzione, il procedimento prosegue nelle forme ordinarie, potendo l'Autorità, nel provvedimento finale, irrogare la sanzione anche discostandosi dalla quantificazione determinata nella presente delibera, ove, nel corso dell'istruttoria, emergessero elementi che lo giustificino, giusta l'articolo 7, comma 4, del Regolamento sanzionatorio;

tutto ciò premesso e considerato



## DELIBERA

1. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un procedimento, nei confronti di Trenitalia S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, in quanto tale Società ha riscontrato in maniera soltanto parziale la richiesta di informazioni degli Uffici dell'Autorità di cui alla nota prot. ART n. 34742/2023, non fornendo i dati richiesti in maniera utile al perseguimento dello scopo sotteso a tale richiesta, e di applicare al procedimento la procedura semplificata di cui all'articolo 7 del Regolamento sanzionatorio;
2. di quantificare, per la violazione di cui al punto 1, ai sensi del summenzionato articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del Regolamento sanzionatorio, la sanzione amministrativa pecuniaria che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento nell'importo pari ad euro 210.000,00 (duecentodiecimila/00);
3. ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del Regolamento sanzionatorio, entro il termine perentorio di 30 giorni dalla notifica della presente delibera, Trenitalia S.p.A. può pagare in misura ridotta la sanzione sopra determinata, nella misura della terza parte, pari a euro 70.000,00 (settantamila/00), rinunciando alle ulteriori formalità del procedimento e determinando l'estinzione del presente procedimento sanzionatorio, tramite versamento da effettuarsi mediante l'utilizzo del servizio PagoPA, disponibile nella sezione "Servizi on-line PagoPA" (al link <https://autorita-trasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo causale: "sanzione amministrativa delibera n. 203/2023", a condizione che la violazione contestata nella presente delibera sia cessata; riguardo a tale condizione estintiva, Trenitalia S.p.A. trasmette, unitamente al pagamento della sanzione, le informazioni richieste;
4. il responsabile del procedimento è il dirigente dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it), tel. 011.19212.587;
5. il destinatario della presente delibera e i terzi interessati possono accedere agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni - Via Nizza 230, 10126 Torino;
6. in alternativa a quanto indicato al punto 3, il procedimento sanzionatorio prosegue nelle forme ordinarie e, in esito allo stesso, ai sensi dell'articolo 7, comma 4 del Regolamento sanzionatorio, può essere irrogata una sanzione di ammontare anche differente dalla quantificazione determinata al punto 2 della presente delibera, in ogni caso non inferiore a euro 50.000 e non superiore a euro 250.000; il destinatario della presente delibera ha la facoltà di:
  - inviare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata all'indirizzo sopra indicato, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni entro il termine di trenta giorni dalla notifica della stessa;
  - presentare all'Ufficio Vigilanza e sanzioni proposte di impegni idonei a rimuovere la contestazione avanzata, ai sensi degli articoli 13 e seguenti del Regolamento sanzionatorio, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della stessa;
7. entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla comunicazione dell'atto di avvio o, in sua assenza, di sessanta giorni dalla pubblicazione sul sito *web* istituzionale della presente delibera, i terzi

interessati possono presentare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;

8. il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;
9. ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del Regolamento sanzionatorio, alla presente delibera sono allegati le note prott. ART n. 34742/2023, del 3 agosto 2023, n. 64503/2023, del 9 novembre 2023, e n. 67952/2023, del 17 novembre 2023, da cui emergono gli elementi costitutivi della violazione contestata;
10. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Trenitalia S.p.A. ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 21 dicembre 2023

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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