

Delibera n. 19/2024

Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 203/2023, del 21 dicembre 2023, nei confronti di Trenitalia S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Chiusura per pagamento in misura ridotta nell'ambito della procedura semplificata di cui all'articolo 7 del regolamento sanzionatorio.

L'Autorità, nella sua riunione dell'8 febbraio 2024

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, per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell’infrastruttura ferroviaria 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;

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: “[I]’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 dalla 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. Diretrice; 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;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 63041/2023, del 6 novembre 2023, con cui Trenitalia non ha trasmesso le informazioni, ma ha rappresentato *“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 – offerisce, 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, 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 delibera n. 203/2023, del 21 dicembre 2023, notificata, in pari data, con prot. ART n. 82180/2023, con cui è stato avviato un procedimento sanzionatorio, con applicazione della procedura semplificata di cui all’articolo 7 del Regolamento sanzionatorio, nei confronti di Trenitalia, 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;

CONSIDERATO

che, in applicazione del richiamato articolo 7 del Regolamento sanzionatorio, la summenzionata delibera n. 203/2023 ha quantificato in euro 210.000,00 (duecentodiecimila/00) la sanzione pecuniaria che avrebbe potuto essere irrogata, all’esito del procedimento sanzionatorio, in caso di accertamento della violazione, disponendo che la Società potesse, entro il termine di 30 giorni dalla notifica, avvalersi della facoltà di effettuare il pagamento in misura ridotta della sanzione, nella misura di un terzo dell’importo sopra indicato, pari a euro 70.000,00 (settantamila/00), così determinando l’estinzione del procedimento sanzionatorio, a condizione che la violazione contestata in tale delibera fosse cessata;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 7741/2024, del 17 gennaio 2024, con cui la

Società ha trasmesso i dati richiesti con la nota prot. ART n. 34742/2023 del 3 agosto 2023, preannunciando altresì l'intenzione di avvalersi della facoltà di effettuare il pagamento in misura ridotta della sanzione;

RILEVATO che i dati forniti da Trenitalia con la sopra citata nota prot. ART n. 7741/2024 sono conformi a quanto richiesto con prot. ART n. 34742/2023;

RILEVATO che Trenitalia si è effettivamente avvalsa della facoltà di effettuare il pagamento in misura ridotta della sanzione, così come previsto dal citato articolo 7, comma 2, del Regolamento sanzionatorio e che il suddetto pagamento, attese le evidenze bancarie assunte con prot. ART n. 8860/2024, del 19 gennaio 2024, risulta effettuato entro il termine previsto dal punto 3 della citata delibera n. 203/2023 e nell'ammontare previsto dal medesimo punto 3, di importo pari ad euro 70.000,00 (settantamila/00);

CONSIDERATO che il pagamento in misura ridotta della sanzione accompagnato dalla cessazione della violazione contestata comporta, ai sensi dell'articolo 7, commi 2 e 3, del Regolamento sanzionatorio, l'estinzione del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 203/2023;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. il procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 203/2023, del 21 dicembre 2023, nei confronti di Trenitalia S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera c), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è estinto per effetto dell'intervenuto pagamento in misura ridotta della relativa sanzione e della cessazione della violazione contestata, ai sensi dell'articolo 7, commi 2 e 3, del Regolamento sanzionatorio;
2. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Trenitalia S.p.A. ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 8 febbraio 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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