

Delibera n. 58/2025

Misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018. Procedimento sanzionatorio avviato nei confronti di Trenord S.r.l. con delibera ART n. 101/2024. Integrazione della contestazione.

L'Autorità, nella sua riunione del 2 aprile 2025

- 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 (di seguito anche: legge istitutiva), 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 e), ai sensi del quale provvede *"a definire, in relazione ai diversi tipi di servizio e alle diverse infrastrutture, il contenuto minimo degli specifici diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture di trasporto e a dirimere le relative controversie; sono fatte salve le ulteriori garanzie che accrescano la protezione degli utenti che i gestori dei servizi e delle infrastrutture possono inserire nelle proprie carte dei servizi"*;
 - il comma 3, lettera f), ai sensi del quale l'Autorità *"ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino"*;
 - il comma 3, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità, *"ferme restando le sanzioni previste dalla legge, da atti amministrativi e da clausole convenzionali, irroga una sanzione amministrativa pecuniaria fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata nei casi [...] di inottemperanza agli ordini e alle misure disposti"*;
- VISTO** il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- VISTO** il regolamento (UE) n.782/2021 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2021 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario (rifusione), che ha abrogato il sopracitato regolamento (CE) n. 1371/2007 a decorrere dal 7 giugno 2023, prevedendo all'articolo 40 che *"i riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato IV"*;
- VISTO** l'articolo 2, comma 461, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, che disciplina la Carta

della qualità dei servizi, che i soggetti gestori che stipulano contratti di servizio con enti locali, sono tenuti ad emanare;

VISTO

l'articolo 8 (*"Contenuto delle carte di servizio"*) del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, che prevede: *"1. Le carte di servizio, nel definire gli obblighi cui sono tenuti i gestori dei servizi pubblici, anche locali, o di un'infrastruttura necessaria per l'esercizio di attività di impresa o per l'esercizio di un diritto della persona costituzionalmente garantito, indicano in modo specifico i diritti, anche di natura risarcitoria, che gli utenti possono esigere nei confronti dei gestori del servizio e dell'infrastruttura. 2. Al fine di tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti dei servizi pubblici locali e di garantire la qualità, l'universalità e l'economicità delle relative prestazioni, le Autorità indipendenti di regolazione e ogni altro ente pubblico, anche territoriale, dotato di competenze di regolazione sui servizi pubblici, anche locali, definiscono gli specifici diritti di cui al comma 1. Sono fatte salve ulteriori garanzie che le imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura definiscono autonomamente"*;

VISTO

l'articolo 48 (*"Misure urgenti per la promozione della concorrenza e la lotta all'evasione tariffaria nel trasporto pubblico locale"*), comma 12-ter, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, che disciplina casi specifici in cui i passeggeri dei servizi di trasporto pubblico regionale o locale hanno comunque diritto al rimborso del prezzo del biglietto o a una quota giornaliera del costo dell'abbonamento da parte del vettore;

VISTO

l'articolo 1 della legge 4 agosto 2017, n. 124 (*"Legge annuale per il mercato e la concorrenza"*), ed in particolare i commi 168 e 169, che pongono tra l'altro alcuni obblighi in capo ai concessionari e ai gestori dei servizi di linea di trasporto passeggeri su rotaia, in ambito nazionale, regionale e locale, in tema informazioni sulle modalità per accedere alla carta dei servizi e sulle ipotesi che danno diritto a rimborsi o indennizzi;

VISTO

il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, approvato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni (di seguito: Regolamento sanzionatorio);

VISTA

la delibera dell'Autorità n. 106/2018, del 25 ottobre 2018, con cui è stato approvato l'atto recante *"Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie"* e, in particolare:

- la misura 7.1 di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018, ai sensi della quale *"[i] titolari di un abbonamento che nel periodo di validità dello stesso incorrono in un susseguirsi di ritardi o soppressioni hanno diritto, in conformità a quanto previsto dall'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento (CE) 1371/2007, ad un indennizzo adeguato, da determinarsi tramite criteri di*

calcolo dei ritardi e dell'indennizzo specifici, differenziati rispetto a quelli previsti con riferimento ai titoli di viaggio singoli, e che tengano conto almeno del carattere ripetuto del disservizio;

- *la misura 7.2 di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018, ai sensi della quale "[l]'entità dell'indennizzo di cui al punto 1 è indicata, con riferimento a tutte le differenti tipologie di abbonamento previste, nelle carte dei servizi. In ogni caso ai titolari di abbonamento mensile o annuale è riconosciuto un indennizzo per ciascun mese in cui, per la tratta indicata sul titolo di viaggio, un numero di treni pari o superiore al 10% di quelli programmati subisca un ritardo superiore a 15 minuti o venga soppresso; detto indennizzo è pari al 10% dell'abbonamento mensile e a 1/12 del 10% dell'abbonamento annuale";*
- *la misura 10.1 di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018, ai sensi della quale "[i] gestori dei servizi titolari di licenza passeggeri ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, sono tenuti ad ottemperare alle misure oggetto del presente provvedimento adeguando le proprie condizioni generali di trasporto e la carta dei servizi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore";*

VISTA

la delibera n. 101/2024, dell'11 luglio 2024, notificata in pari data con prot. ART n. 66548/2024, con cui è stato disposto l'avvio di un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenord S.r.l. (di seguito anche: "Trenord" oppure "la Società") concernente l'inottemperanza alle misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018, secondo la corretta interpretazione delle misure 7.1 e 7.2 esplicitata nella delibera n. 176/2021, del 16 dicembre 2021, in relazione alle modalità di elaborazione del valore dell'indennizzo degli abbonamenti integrati IVOL sulla base dell'andamento della totalità delle direttrici, senza tenere conto dell'andamento della direttrice utilizzata dal passeggero in maniera abituale, nella quale l'Autorità precisava, tra l'altro, che:

- *"le summenzionate misure si applicano a tutti gli abbonamenti che diano diritto di fruire del servizio di trasporto ferroviario, ivi inclusi gli abbonamenti integrati per la parte relativa a tale modalità di trasporto";*
- *"[...] la ratio della misura 7, come indicato nella relazione istruttoria pubblicata a corredo della delibera n. 106/2018, "è volta a declinare il diritto all'indennizzo per i titolari di abbonamento che, nel periodo di validità dello stesso, incorrono in un susseguirsi di ritardi o soppressioni", prevedendo che "[l]'indennizzo de[bba] essere adeguato, e determinato tramite criteri di calcolo dei ritardi e dell'indennizzo specifici, differenziati rispetto a quelli previsti con riferimento ai titoli di viaggio singoli e che tengano conto almeno del carattere ripetuto del disservizio" (cfr. relazione istruttoria alla delibera n. 106/2018, pagina 34). Conseguentemente, al fine di determinare se un passeggero titolare di un abbonamento integrato abbia diritto all'indennizzo di cui alla misura in parola, è sufficiente accertare se la direttrice che tale passeggero utilizza in maniera abituale abbia, nel periodo in esame, superato la soglia di ritardi e cancellazioni previste nella misura medesima;*
- *a tale fine, poiché la misura regolatoria non richiede la tracciabilità dell'utilizzo del*

servizio da parte degli abbonati, Trenord, nell'ambito della propria autonomia, può definire le modalità per determinare quale sia la direttrice abituale dei passeggeri, ferma restando la possibilità che "qualora sia disponibile un sistema di controllo degli accessi, possono essere stabilite modalità (che accrescano la protezione degli utenti) che ne tengano conto" (cfr. relazione istruttoria alla delibera n. 106/2018, pagina 36);

- al riguardo, la Società, nell'esercizio della propria autonomia, può imporre oneri di collaborazione nei confronti dei passeggeri, che desiderino ottenere l'indennizzo da ritardo, fra cui un eventuale dovere di registrare il proprio abbonamento e di dichiarare quale sia la direttrice prevalente, purché tali oneri siano ragionevoli, non comportino eccessivi aggravii e non precludano l'accesso all'indennizzo agli utenti non utilizzatori del web, conformemente alla misura 8.1;*
- parimenti, Trenord può stipulare accordi con le altre imprese di trasporto che vendano abbonamenti integrati, imponendo loro specifici oneri di informazione nei confronti dei passeggeri e di collaborazione con la Società stessa per la verifica dei titoli di viaggio; nondimeno, eventuali inottemperanze da parte di tali imprese non possono determinare pregiudizi nei confronti dei passeggeri, poiché Trenord rimane, in ogni caso, vincolata al rispetto della normativa europea ed interna in fatto di tutela dei diritti dei passeggeri medesimi";*

VISTA la nota, acquisita al prot. ART n. 71706/2024, del 30 luglio 2024, con la quale la Società ha trasmesso una memoria con riferimento alla contestazione avanzata nella delibera n. 101/2024;

VISTE la nota prot. ART n. 72615/2024 del 1° agosto 2024, con la quale Trenord è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in modalità videoconferenza, per il giorno 20 settembre 2024, allo scopo di acquisire informazioni utili allo svolgimento dell'istruttoria, nonché la nota di riscontro alla citata nota di convocazione, acquisita con prot. ART n. 80561/2024 del 2 settembre 2024, con la quale la Società ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 73731/2024, del 6 agosto 2024, con la quale un terzo interessato ha presentato una memoria di partecipazione al procedimento e ha chiesto di essere convocato in audizione;

VISTE la nota prot. ART 77575/2024, del 23 agosto 2024, con la quale la memoria del terzo interessato, omissa nelle parti riservate, è stata trasmessa a Trenord per eventuali osservazioni e controdeduzioni, nonché la nota di riscontro acquisita al prot. ART n. 85854/2024, del 16 settembre 2024;

VISTE la nota prot. ART n. 72615/2024 del 1° agosto 2024, con la quale Trenord è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in modalità videoconferenza, per il giorno 20 settembre 2024, allo scopo di acquisire informazioni utili allo svolgimento dell'istruttoria, nonché la nota di riscontro alla citata nota di convocazione, acquisita con prot. ART n. 80561/2024 del 2 settembre

2024, con la quale la Società ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;

- VISTA** la nota prot. ART n. 89510/2024, del 24 settembre 2024, con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione di Trenord del 20 settembre 2024, all'esito della quale è stata programmata una nuova audizione per il giorno 4 ottobre 2024;
- VISTE** la nota prot. ART n. 88876/2024, del 23 settembre 2024, con la quale Trenord è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in modalità videoconferenza, per il giorno 4 ottobre 2024, nonché la nota di riscontro alla citata nota di convocazione, acquisita con prot. ART n. 90548/2024, del 26 settembre 2024, con la quale la Società ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;
- VISTE** la nota prot. ART n. 92374/2024 del 1° ottobre 2024, con la quale la Regione Lombardia - Direzione Generale Trasporti e mobilità sostenibile (di seguito: Regione Lombardia) è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in modalità videoconferenza, per il giorno 11 ottobre 2024, nonché la nota di riscontro della Regione Lombardia, acquisita con prot. ART n. 95274/2024 del 3 ottobre 2024, con la quale la medesima ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 95765/2024 del 4 ottobre 2024, con la quale sono stati acquisiti il verbale dell'audizione di Trenord del 4 ottobre 2024 e la documentazione ivi allegata;
- VISTE** la nota prot. ART n. 105978/2024, del 24 ottobre 2024, con la quale l'Ufficio Vigilanza e sanzioni ha dato riscontro alla summenzionata richiesta di audizione del terzo interessato, acquisita al prot. ART n. 73731/2024, del 6 agosto 2024, convocandolo in audizione, in modalità videoconferenza, per il giorno 8 novembre 2024, nonché la nota di riscontro del terzo interessato alla citata convocazione, acquisita con prot. ART n. 107113/2024, del 28 ottobre 2024, con la quale il predetto ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 110404/2024, del 4 novembre 2024, con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione della Regione Lombardia dell'11 ottobre 2024;
- VISTE** la nota prot. ART n. 119161/2024, del 20 novembre 2024, con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione del terzo interessato dell'8 novembre 2024, nel corso della quale il predetto ha segnalato *“la questione delle frequenti “soppressioni parziali” del servizio, attualmente non contemplate nel calcolo dei ritardi: si tratta, segnatamente, di variazioni non programmate di origine/destinazione dei treni, che non consentono al passeggero di fruire della direttrice originariamente prevista”*, nonché le note prott. ART n. 113237/2024, dell'8 novembre 2024, e n. 116986/2024, del 15 novembre 2024, con le quali è stata acquisita la documentazione richiesta nel corso della stessa audizione, e, in particolare, la tabella recante un elenco di corse parzialmente sopresse nel periodo dal 1° ottobre 2024 al 13 novembre 2024;

- VISTE** la nota prot. ART n. 115347/2024, del 12 novembre 2024, con la quale Trenord è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in modalità videoconferenza, per il giorno 28 novembre 2024, allo scopo di acquisire ulteriori informazioni utili allo svolgimento dell'istruttoria, nonché la nota di riscontro alla convocazione, acquisita con prot. ART n. 117753/2024, del 18 novembre 2024, con la quale Trenord ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;
- VISTE** le note prott. ART n. 123893/2024, del 2 dicembre 2024, e n. 3227/2025, del 10 gennaio 2025, con le quali sono stati acquisiti il verbale dell'audizione di Trenord del 28 novembre 2024, nonché la documentazione richiesta nel corso della stessa audizione, all'esito della quale è stata programmata una nuova audizione per il giorno 20 gennaio 2025;
- VISTA** la nota di riscontro alla suddetta convocazione, acquisita con prot. ART n. 6713/2025 del 20 gennaio 2025, con la quale Trenord ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;
- VISTE** le note prot. ART n. 7868/2025, del 22 gennaio 2025, e n. 15188/2025, del 12 febbraio 2025, con le quali sono stati acquisiti il verbale dell'audizione di Trenord del 20 gennaio 2025, nonché la documentazione richiesta nel corso della stessa audizione, all'esito della quale è stata programmata una nuova audizione per il giorno 14 febbraio 2025;
- VISTE** le note prot. ART n. 17296/2025 del 19 febbraio 2025, e n. 18426/2025, del 21 febbraio 2025, con le quali sono stati acquisiti il verbale dell'audizione di Trenord del 14 febbraio 2025, nonché la documentazione richiesta nel corso della stessa audizione, all'esito della quale è stata programmata una nuova audizione per il giorno 24 febbraio 2025;
- VISTA** la nota prot. ART n. 20145/2025 del 26 febbraio 2025, con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione di Trenord del 24 febbraio 2025;
- VISTA** la relazione predisposta dall'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- CONSIDERATO** che, dalla documentazione in atti, risulta che:
1. nel corso dell'audizione dell'8 novembre 2024, il terzo interessato ha segnalato, tra l'altro, che, ai fini del riconoscimento dell'indennizzo da ritardo ai titolari di abbonamento mensile o annuale, i treni parzialmente soppressi non sono attualmente computati da Trenord nel calcolo della percentuale dei treni che, rispetto a quelli programmati, mensilmente subiscono un ritardo superiore a 15 minuti o vengono soppressi;
 2. nel corso dell'audizione del 28 novembre 2024, il cui verbale è stato acquisito al prot. ART n. 123893/2024, del 2 dicembre 2024, Trenord ha affermato, tra l'altro, che:
 - *"Trenord ha sempre calcolato soltanto la soppressione totale del servizio"*

mentre i treni parzialmente soppressi vengono presi in considerazione nella misura in cui essi *“hanno registrato un ritardo superiore a 15 minuti (il ritardo è calcolato con riferimento all’ultima stazione in cui il treno presta servizio oppure all’ultima stazione di arrivo), atteso anche che il treno parzialmente soppresso è comunque un treno che ha circolato”*;

- *“quando il treno viene soppresso parzialmente il passeggero è comunque tutelato perché può usufruire del treno successivo e che la soppressione di una tratta tra due fermate non può essere ragionevolmente equiparata alla soppressione dell’intera tratta”*;

3. invero, dalla proiezione fornita da Trenord circa l’impatto, sulle percentuali di riconoscimento dell’indennizzo di cui alla Misura 7 della delibera ART n. 106/2018, dell’inclusione delle soppressioni parziali nel calcolo mensile dei ritardi/soppressioni relativi ai mesi settembre, ottobre e novembre del 2024 (cfr. prot. ART n. 3227/2025, del 10 gennaio 2025), emerge che, come anche affermato da Trenord nel corso dell’audizione del 20 gennaio 2025 (cfr. prot. ART n. 7868/2025, del 22 gennaio 2025), *“con l’inclusione delle soppressioni parziali si è registrato un aumento delle direttrici indennizzabili”*, con la conseguenza che, con specifico riferimento all’abbonamento IVOL (Io Viaggio Ovunque in Lombardia), considerando le soppressioni parziali, l’indennizzo sarebbe scattato, oltre che nel mese di settembre 2024, anche nel mese di novembre;
4. inoltre, dall’analisi effettuata da Trenord sulle corse parzialmente sopprese indicate dal terzo interessato, acquisita al prot. ART n. 3227/2025, del 10 gennaio 2025, emerge che in molteplici occasioni l’utilizzo del treno successivo sulla stessa linea non è stato idoneo a neutralizzare il danno derivante al passeggero dalla soppressione parziale del servizio;
5. dalla segnalazione del terzo interessato, corroborata dalle dichiarazioni della Società, emergerebbe, pertanto, l’inottemperanza di Trenord alle misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell’Allegato “A” alla delibera n. 106/2018 anche per non aver computato le soppressioni parziali ai fini del riconoscimento dell’indennizzo da ritardo, atteso che:
 - la misura 7.1 riconosce il diritto all’indennizzo da ritardo ai titolari di abbonamento che, nel periodo di validità dello stesso, incorrono in un susseguirsi di ritardi o soppressioni *tout court*, a prescindere dal fatto che si tratti di soppressioni totali o parziali;
 - la misura 7.2 prescrive che *“ai titolari di abbonamento mensile o annuale è riconosciuto un indennizzo per ciascun mese in cui, per la tratta indicata sul titolo di viaggio, un numero di treni pari o superiore al 10% di quelli programmati subisca un ritardo superiore a 15 minuti o venga soppresso”*, non escludendo le soppressioni parziali dal computo del disservizio indennizzabile ai sensi della misura 7.1;

- CONSIDERATO** pertanto, che, sulla base di quanto precede, sembra emergere, da parte di Trenord S.r.l., l'inottemperanza alle misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018 anche per non aver computato le soppressioni parziali nel calcolo dell'andamento del servizio ferroviario ai fini del riconoscimento dell'indennizzo da ritardo;
- RITENUTO** quindi, che sussistano i presupposti per l'integrazione della contestazione formulata nella delibera n. 101/2024, dell'11 luglio 2024, con la quale è stato disposto l'avvio di un procedimento nei confronti di Trenord per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), della legge istitutiva per l'inottemperanza alle misure 7.1, 7.2 e 10.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018 in relazione alle modalità di elaborazione del valore dell'indennizzo degli abbonamenti integrati IVOL basate sull'andamento della totalità delle direttrici senza tenere conto dell'andamento della direttrice utilizzata dal passeggero in maniera abituale, estendendone l'oggetto anche in relazione alla mancata inclusione delle soppressioni parziali nel calcolo dell'andamento del servizio ferroviario ai fini del riconoscimento dell'indennizzo da ritardo;
- RITENUTO** altresì, che l'integrazione della contestazione formulata nella delibera n. 101/2024, dell'11 luglio 2024, si renda necessaria al fine di garantire a Trenord l'esercizio dei diritti di difesa e partecipazione al procedimento garantiti dal Regolamento sanzionatorio;
- DATO ATTO** che, ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del Regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento, risulterà provato che la violazione delle misure 7.1, 7.2 e 10.1, dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018, anche in relazione alla mancata inclusione delle soppressioni parziali nel calcolo dell'andamento del servizio ferroviario ai fini del riconoscimento dell'indennizzo da ritardo, è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione di tale violazione e le eventuali misure opportune di ripristino;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. di integrare, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, la contestazione formulata con la delibera n. 101/2024, dell'11 luglio 2024 - con la quale è stato disposto l'avvio di un procedimento, nei confronti di Trenord S.r.l., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera i), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, concernente l'inottemperanza alle misure 7.1 e 7.2 e 10.1 dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018 in relazione alle modalità di elaborazione del valore dell'indennizzo degli abbonamenti integrati IVOL basate sull'andamento della totalità delle direttrici, senza tenere conto dell'andamento della direttrice utilizzata dal passeggero in maniera abituale - estendendone l'oggetto anche in relazione alla mancata inclusione delle soppressioni parziali nel calcolo dell'andamento del servizio ferroviario ai fini del

riconoscimento dell'indennizzo da ritardo;

2. ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del Regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento avviato con la delibera n. 101/2024, come integrato nell'oggetto dalla presente delibera, risulterà provato che la violazione delle misure 7.1, 7.2 e 10.1, dell'Allegato "A" alla delibera n. 106/2018, anche in relazione alla mancata inclusione delle soppressioni parziali nel calcolo dell'andamento del servizio ferroviario ai fini del riconoscimento dell'indennizzo da ritardo, è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione di tale violazione e le eventuali misure opportune di ripristino;
3. 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;
4. il destinatario della presente delibera può, entro il termine di trenta giorni dalla notifica della stessa, inviare memorie difensive e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
5. il destinatario della presente delibera può, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della stessa, presentare all'Ufficio Vigilanza e sanzioni proposte di impegni idonei a rimuovere le contestazioni avanzate, ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità;
6. entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla comunicazione della presente delibera o, in sua assenza, di sessanta giorni dalla pubblicazione sul sito *web* istituzionale, i terzi interessati possono presentare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio. 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;
7. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Trenord S.r.l., è comunicata al terzo interessato ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 2 aprile 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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