

Delibera n. 133/2025

**Procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 121/2024 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.**

L'Autorità, nella sua riunione del 31 luglio 2025

**VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, con particolare riferimento al 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 della 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 (...)”* e lettera i) ai sensi della quale 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, 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 27, commi 1 e 2, ai sensi dei quali *“1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e*

40. 2. Il 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. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV”;

- l'articolo 53, ai sensi del quale “1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione. 2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete. 3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata”;
- l'allegato IV, punto 3), lettera f), ai sensi della quale “[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 contiene le seguenti informazioni: [...] un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare: [...] f) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura”;

**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: decreto legislativo n. 112/2015) e, in particolare:

- l'articolo 11-bis, commi 2 e 3, ai sensi dei quali “2. Il gestore dell'infrastruttura è tenuto, in modo trasparente e non discriminatorio, a fornire tempestiva comunicazione alle imprese ferroviarie sia delle interruzioni programmate della circolazione, nell'ambito del prospetto informativo della rete, sia di quelle non programmate, tramite appositi e adeguati strumenti informativi. Qualora il gestore dell'infrastruttura conceda un ulteriore accesso al processo di gestione del traffico, tale accesso è concesso in modo trasparente e non discriminatorio alle imprese ferroviarie interessate. 3. La programmazione a lungo termine dei lavori di grande manutenzione o rinnovo è effettuata dal gestore dell'infrastruttura in modo non discriminatorio, e, a tal fine, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto, ove possibile, delle osservazioni da questi ultimi formulate”;

- l'articolo 14, commi 1, 2 e 3 ai sensi dei quali “*1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione. 2. Il 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. 3. Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all'allegato V del presente decreto*”;
- l'articolo 35, ai sensi del quale “*1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione. 2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete. 3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata. L'organismo di regolazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di fornirgli tali informazioni, qualora lo ritenga necessario*”;
- l'articolo 37, commi 1, 2, 3 e 14, lettere a) e d), 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. 2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue: a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva; b) criteri in esso contenuti; c) procedura di assegnazione e relativo esito; d) sistema di imposizione dei canoni; e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare; f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13; g) accesso ai*

*servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17; g-bis) gestione del traffico; g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata; g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater.*

*3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare, controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti. [...] 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: 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; [...] d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione”;*

*- l'allegato V, lettera c), numero 6), ai sensi del quale “[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 14 contiene le seguenti informazioni [...] c) un capitolo sui principi e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute ad interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare: [...] 6) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura”;*

## VISTA

la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione del 4 settembre 2017 che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (di seguito anche: decisione delegata (UE) n. 2017/2075) e, in particolare, i punti 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), ai sensi dei quali “8) Per quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma



*limite (“*restrizioni di capacità*”), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per cui più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, i gestori dell’infrastruttura interessati pubblicano tutte le *restrizioni di capacità* e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima dell’inizio del periodo dell’orario di servizio interessato, nella misura in cui sono noti, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell’orario di servizio interessato. 9) Se le *restrizioni di capacità* hanno un impatto che non è limitato a una rete, i gestori dell’infrastruttura interessati creano inoltre un meccanismo mediante il quale discutere congiuntamente tali *restrizioni di capacità* con i richiedenti interessati, le associazioni di gestori dell’infrastruttura di cui all’articolo 40, paragrafo 1, e i principali operatori degli impianti di servizio interessati prima della loro prima pubblicazione, a meno che i gestori dell’infrastruttura e i richiedenti non convengano che tale meccanismo non è necessario. Le discussioni congiunte contribuiscono all’elaborazione degli orari e alla predisposizione di percorsi alternativi. 10) Nel pubblicare per la prima volta le *restrizioni di capacità* in conformità al punto 8, il gestore dell’infrastruttura avvia una consultazione con i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati in merito alle *restrizioni di capacità*. Qualora sia necessario un coordinamento in conformità al punto 11 tra la prima e la seconda pubblicazione delle *restrizioni di capacità*, i gestori dell’infrastruttura consultano una seconda volta i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati tra la fine di tale coordinamento e la seconda pubblicazione della *restrizione di capacità*. 11) Prima di pubblicare le *restrizioni di capacità* in conformità al punto 8, se le *restrizioni di capacità* hanno un impatto che non è limitato a una rete i gestori dell’infrastruttura interessati, compresi i gestori dell’infrastruttura che potrebbero essere interessati dalla modifica dell’itinerario dei treni, coordinano tra loro le *restrizioni di capacità* che potrebbero comportare una cancellazione o una deviazione su un itinerario alternativo dei treni o una sostituzione con altri modi di trasporto. Il coordinamento prima della seconda pubblicazione è portato a termine: a) entro 18 mesi prima del cambio dell’orario di servizio se più del 50 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata superiore a 30 giorni consecutivi; b) entro 13 mesi e 15 giorni prima del cambio dell’orario di servizio se più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata superiore a sette giorni consecutivi; c) entro 13 mesi e 15 giorni prima del cambio dell’orario di servizio se più del 50 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi. I gestori dell’infrastruttura invitano, se necessario, i richiedenti*



attivi sulle linee interessate e i principali operatori degli impianti di servizio interessati, a partecipare a tale coordinamento. 12) Per quanto riguarda le restrizioni di capacità di durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi che, conformemente al punto 8, non necessitano di essere pubblicate e per cui più del 10 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, che si verificano nel corso dell'orario di servizio successivo e di cui il gestore dell'infrastruttura viene a conoscenza entro 6 mesi e 15 giorni prima del cambio dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti interessati in merito alle restrizioni di capacità previste e comunica le restrizioni di capacità aggiornate almeno quattro mesi prima del cambio dell'orario di servizio. Il gestore dell'infrastruttura fornisce informazioni sulle tracce ferroviarie offerte entro quattro mesi per i treni passeggeri e entro un mese per i treni merci prima dell'inizio della restrizione di capacità, a meno che il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti interessati non concordino un lasso di tempo più breve. 13) I gestori dell'infrastruttura possono decidere di applicare soglie più stringenti per le restrizioni di capacità basate su percentuali più basse di volumi di traffico stimati o su durate inferiori a quelle indicate nel presente allegato oppure di applicare criteri ulteriori rispetto a quelli di cui al presente allegato, dopo aver consultato i richiedenti e gli operatori degli impianti. Essi pubblicano le soglie e i criteri per il raggruppamento delle restrizioni della capacità nei loro prospetti informativi di cui all'allegato IV, punto 3. 14) Il gestore dell'infrastruttura può decidere di non applicare i periodi di cui ai punti da 8 a 12, se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni non rientrano nel controllo del gestore dell'infrastruttura, se l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti interessati. In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati. 15) Le informazioni che devono essere fornite dal gestore dell'infrastruttura quando agisce in conformità ai punti 8, 12 o 14 includono: a) il giorno previsto, b) il periodo del giorno e, non appena può essere fissata, l'ora di inizio e di fine della restrizione di capacità, c) il segmento di linea interessato dalla restrizione e, d) se del caso, la capacità delle linee alternative. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni, o un link che vi dia accesso, nel prospetto informativo della rete di cui all'allegato IV, punto 3. Il gestore dell'infrastruttura mantiene tali informazioni aggiornate";

## 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);

- 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. 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’”*;
- 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. 188/2023, del 5 dicembre 2023, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2025”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2024””*;
- VISTO** il Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024 (di seguito: PIR) elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche: Gestore, Società, o RFI), e i successivi aggiornamenti, e, in particolare:
- il paragrafo 4.3.2.2, che prevede che *“[e]ntro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR: a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti; b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori; c) aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione (IPO) valide per tutta la durata dell'Orario, con la relativa periodicità. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l'obiettivo di massimizzare la capacità delle direttive interessate tenendo anche in considerazione la possibilità di utilizzo di itinerari alternativi. d) aggiorna il piano di attivazioni infrastrutturali programmate per l'orario di riferimento. Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e stakeholder, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b). Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività”*;
  - il paragrafo 4.3.2.3, che prevede che *“[e]ntro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il GI fornisce, attraverso il portale ePIR, lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali maggiormente rilevanti di cui al*

*punto 2, al fine di permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale. Le richieste di capacità pervenute a seguito della pubblicazione in ePIR entro la scadenza prevista al par. 4.5.1 del PIR saranno trattate nell'ambito del processo di armonizzazione finalizzato al progetto orario di luglio”;*

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 53908/2024, del 30 maggio 2024, nella quale FerCargo - Confederazione del Cargo Ferroviario (di seguito: FerCargo) ha lamentato, con riferimento alla *“rimodulazione del traffico prevista per l'estate 2024 sulla linea storica Bologna – Piacenza, che dal 12 al 19 Agosto sarà destinata all'inoltro di treni AV per sopperire alla chiusura della linea AV/AC tra Fidenza e Castelfranco, oggetto di interruzione”* e che tale intervento, *“comunicato in data 12 aprile 2024, comporterà la totale soppressione del traffico merci programmato nell'orario diurno (05:00 – 21:00), durante l'intero periodo di chiusura della linea AV/AC, ovvero dal 12 al 19 agosto 2024, al fine di consentire il passaggio di treni passeggeri prima allocati su tale linea”*;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 56491/2024, del 10 giugno 2024, con cui è stata inviata a RFI una richiesta di informazioni e documentazione;

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 60591/2024, del 21 giugno 2024, con cui il Gestore, in riscontro alla predetta richiesta, ha rappresentato, tra l'altro, che:

- *“RFI a partire dal 1° settembre 2023 ha istituito una nuova struttura organizzativa denominata Pianificazione e Programmazione Industriale Operation (PPI), di staff alla Vicedirezione Generale Operation, responsabile del processo di pianificazione e programmazione delle indisponibilità infrastrutturali richieste per lavori (Scenario Tecnico)”* e che *“[t]ale implementazione organizzativa è stata determinata nell'ottica degli sfidanti obiettivi previsti dal Piano Industriale di RFI nel decennio 2023-2032, che prevede entro il 2026 la messa a terra di circa 40 mld di investimenti sulla rete gestita da RFI, di cui oltre € 22 miliardi finanziati con fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) (...);”*
- *“[i]l processo di programmazione e pianificazione integrata, essendo caratterizzato da ampia complessità e numerosità di variabili, è supportato da uno specifico strumento informatico, denominato “Repository” (...) Tale piattaforma viene utilizzata da tutti i soggetti interni di RFI per inserire le esigenze di interruzioni nonché i relativi fattori produttivi ad esse correlate”;*
- *“[i]n riferimento alla puntuale indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna- Milano, nel periodo 12-18 agosto 2024 per i lavori di sostituzione dei deviatoi di Bivio Modena Ovest e PM Campegine, si evidenzia che l'esigenza è stata inserita in Repository dalla Direzione Operativa Infrastruttura di RFI già dal 6 ottobre 2022 (Allegato 1 estratto Repository interruzioni e rallentamenti ID intervento PPI\_I 1000000001771 e PPI\_RI12000144, ) [sic]. Nella sessione di Scenario Tecnico*

dell'Autunno 2022, finalizzata al consolidamento dell'edizione dicembre 2022, la ex Direzione Commerciale di RFI, all'epoca Process Owner dello Scenario Tecnico, richiese ulteriori verifiche tecniche alla Struttura richiedente la suddetta soggezione, con l'obiettivo di procrastinare l'intervento ad annualità successive in quanto nell'estate 2024 era già in consolidamento sulla dorsale AV la programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria alla galleria Fabro, che prevedeva l'interruzione della tratta 1<sup>^</sup> Bivio Orvieto Nord – 1<sup>^</sup> Bivio Chiusi Sud della linea DD Firenze- Roma, nel periodo 3-23 agosto (già pubblicata in ePIR a giugno 2022 con ID 70)";

- "[d]urante la successiva sessione di programmazione (periodo aprile-giugno 2023) per il consolidamento dello Scenario Tecnico, edizione giugno 2023, la Direzione Operativa Infrastruttura di RFI ha ribadito la necessità dell'intervento re-inserendo la richiesta in Repository in data 6 aprile 2023 (Allegato 1 estratto interruzioni e rallentamenti ID intervento PPI\_I000000001771 e PPI\_RI12000144) evidenziando che, a valle delle ulteriori verifiche effettuate, non risultava opportuno per motivi correlati alla sicurezza dell'esercizio ferroviario procrastinare ad anni successivi l'intervento"; "[l]'interruzione, considerato l'intero panorama delle indisponibilità interessanti la dorsale AV/AC, è stata quindi programmata dal 12 al 18 agosto 2024, considerando i seguenti elementi di minimizzazione dell'impatto sulla mobilità ferroviaria nazionale:
  - collocazione dell'indisponibilità nella settimana centrale di agosto caratterizzata storicamente dal minimo carico di viaggiatori e dal fisiologico calo del traffico merci legato alla chiusura delle realtà produttive;
  - esclusione del weekend di esodo estivo precedente il Ferragosto (10-11 agosto) così da non gravare sulla mobilità turistica particolarmente intensa del periodo;
  - contestualità alla chiusura per lavori alla galleria Fabbro ed al viadotto Paglia, entrambe interessanti la tratta 1<sup>^</sup> Bivio Orvieto Nord – 1<sup>^</sup> Bivio Chiusi Sud della linea DD Firenze-Roma, con riduzione del periodo originariamente previsto nei giorni dal 12 al 23 agosto, per uniformare i programmi d'esercizio estivi e minimizzare il numero di giorni in cui si sarebbero resi necessari provvedimenti di circolazione al traffico viaggiatori e merci";
  - "[a] fronte delle necessità manutentive sopra evidenziate, pertanto, l'indisponibilità della tratta tra 1<sup>^</sup> Bivio Fidenza Ovest e 1<sup>^</sup> Bivio Castelfranco Est dal 12 al 18 agosto 2024 è stata pubblicata in ePIR, edizione giugno 2023, con ID 135. Tale indisponibilità è stata confermata in tutte le successive sessioni di programmazione (pubblicazione dicembre 2023 con ID 172)";
  - "[c]ome richiamato [precedentemente], RFI è impegnata nella realizzazione di ingenti interventi sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Ad oggi sono attivi oltre 300 cantieri finanziati con fondi PNRR, con l'obiettivo di effettuare il completamento lavori entro giugno 2026, pena la perdita dei finanziamenti stessi. Soltanto il 50% circa di questi cantieri al II semestre 2022 avevano una maturità

- progettuale tale da poter consolidare la necessità di indisponibilità per la realizzazione di tali progetti entro i tempi previsti nel PIR”;*
- *“[è] importante evidenziare che il forte impegno per la realizzazione delle opere PNRR ha comportato anche una rimodulazione degli interventi di manutenzione straordinaria già precedentemente pianificati, al fine di compatibilizzare tutte le attività e ottimizzare la capacità produttiva di RFI (in particolare in termini di scorte e materiali) garantendo il rispetto degli obiettivi nazionali del PNRR nonché assicurare gli standard attesi di sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria”;*
  - *“[c]on riferimento a quanto citato in premessa, si allega [...] l’elenco delle interruzioni effettuate o ancora in programma nel corso del 2024, rientranti tra quelle oggetto di pubblicazione almeno 12 mesi prima dell’avvio dell’orario di servizio 2023-2024 e per le quali non siano stati rispettati i termini previsti nel PIR. Tale elenco è differenziato tra gli interventi già pubblicati nell’edizione di giugno 2023 e quelli dell’edizione dicembre 2023”;*

**VISTA**

la nota acquisita con prot. ART n. 61429/2024, del 25 giugno 2024, con cui RFI ha integrato le informazioni comunicate con il precedente riscontro, trasmettendo l’*“[e]lenco delle interruzioni effettuate o ancora in programma nel corso del 2024 rientranti tra quelle oggetto di pubblicazione almeno 12 mesi prima dell’avvio dell’orario di servizio 2023-2024 e per le quali non siano stati rispettati i termini previsti nel PIR”*;

**VISTA**

la delibera n. 121/2024, del 5 settembre 2024 (notificata con nota prot. ART n. 82414/2024 di pari data), con la quale l’Autorità ha avviato un procedimento nei confronti di RFI per l’eventuale adozione, ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di un provvedimento sanzionatorio per il mancato rispetto delle regole e dei principî relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete relativo all’anno 2024. Sussistendone i presupposti, il procedimento sanzionatorio è stato avviato sulla base della procedura semplificata di cui all’articolo 7 del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori;

**RILEVATO**

che la Società non si è avvalsa della facoltà di estinguere il procedimento mediante il pagamento in misura ridotta e, conseguentemente, il procedimento è proseguito nelle sue forme ordinarie;

**VISTE**

le note prott. ART nn. 88204/2024, del 20 settembre 2024, 90034/2024, del 25 settembre 2024, 91147/2024, del 27 settembre 2024, 91628/2024, del 30 settembre 2024, 98409/2024, del 10 ottobre 2024, 98590/2024, del 10 ottobre 2024,

102252/2024, del 17 ottobre 2024 e 103595/2024, del 21/10/2024, con le quali è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di FerCargo;

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 95825/2024, del 4 ottobre 2024, con la quale Captrain Italia S.r.l. (di seguito: Captrain) ha presentato una memoria di partecipazione al procedimento, nella quale ha lamentato, tra l'altro, che *“la mancata tempestiva comunicazione delle interruzioni da parte di RFI genera inevitabilmente gravi problemi operativi, in quanto rende estremamente difficoltosa, se non impossibile, la ri-programmazione del servizio, in accordo con il cliente”*;

**VISTE**

le note prott. ART nn. 95825/2024, del 4 ottobre 2024, 96411/2024, del 7 ottobre 2024, 99805/2024, del 14 ottobre 2024, 101609/2024, del 16 ottobre 2024, 104671/2024, del 22 ottobre 2024, 105860/2024, del 24 ottobre 2024, 110723/2024, del 4 novembre 2024 e 112311/2024, del 7 novembre 2024, è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di Captrain;

**VISTA**

la memoria difensiva, acquisita al prot. ART n. 96151/2024, del 7 ottobre 2024, con la quale RFI ha fatto istanza di audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni e si è difesa nel merito rappresentando, tra l'altro, che:

- il Prospetto informativo della rete ha già predeterminato le conseguenze della inosservanza degli obblighi informativi prevedendo al par. 4.3.2 che *“per eventuale inosservanza degli obblighi di cui ai punti 2-11 da parte del GI si rimanda al par. 5.6.2.1.”*, ove è sancito che il GI debba corrispondere una penale pari al 30% o al 60% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, laddove l'esecuzione dei lavori comunicati in ritardo comporti la soppressione di tracce”. È, insomma, *“il quadro normativo regolatorio stesso a prevedere contestualmente: (i) le tempistiche di comunicazione delle interruzioni da parte del GI, quali termini a tutela del mercato nonché (ii) l'entità del ristoro da riconoscere al mercato stesso in caso di mancato rispetto di tali termini (...).”*;
- “[d]elle 95 interruzioni oggetto di contestazione:
  - 37 attività (...) rientrano nel perimetro degli investimenti del PNRR che -come noto- sono soggetti a rimodulazioni non dipendenti dalla volontà del GI. L'effettiva contezza di poter effettuare le lavorazioni si è avuta dunque con tempistiche non compatibili con quelle indicate dal PIR, ma si è comunque proceduto con la loro programmazione, non essendo le stesse non posticipabili, pena la perdita dei finanziamenti europei;
  - 35 attività (...) sono correlate ad interventi di manutenzione straordinaria funzionali a garantire l'affidabilità dell'infrastruttura originariamente programmati per essere effettuati compatibilmente con la normale circolazione nell'Ods di riferimento e che si è reso successivamente necessario riprogrammare



- non in linea con le tempistiche di comunicazione previste nel PIR- in conseguenza della rimodulazione di attività PNRR”;
- 6 attività (...) sono state programmate sfruttando interruzioni già consolidate nello Scenario Tecnico e dunque non hanno causato ulteriori impatti sulla circolazione con conseguenti esigenze comunicative;
- 4 attività (...) sono state programmate per attività di Enti Esterni (ad es. ANAS, ASPI), che hanno manifestato urgenza per scadenze legate ad interventi del PNRR o per fattori correlati alla sicurezza delle proprie infrastrutture;
- 2 attività (...) si sono rese necessarie a seguito dei danni causati dall'alluvione avvenuta in Emilia-Romagna nel maggio 2023, e dunque non programmabili a dicembre 2022;
- 7 attività (...) hanno subito un ritardo nella programmazione a causa della loro iniziale incompatibilità con attività PNRR che - come detto- sono ex se prioritarie;
- 4 attività (...) pur essendo state pubblicate a dicembre 2023 non sono state poi effettuate e dunque non hanno prodotto né interruzioni, né provvedimenti di circolazioni in modifica all'offerta programmata da orario”;
- con specifico riferimento all'interruzione della linea AV tra Fidenza e Castelfranco, “nella settimana in questione, è stato programmato sulla linea Bologna-Piacenza un numero complessivo di tracce sensibilmente maggiore rispetto a quello di un giorno medio sulla medesima linea”, è stato “mantenuto in fascia diurna un maggior numero di treni viaggiatori i quali, per loro natura -e a differenza del traffico merci- sono impossibilitati a circolare di notte e non possono utilizzare itinerari deviati”, è stato “riprogrammato parte del traffico merci in fascia notturna” e, comunque, “nella fascia diurna al segmento merci non è stata integralmente inibita la circolazione ma sono state garantite le tracce tecnicamente fattibili e coerenti con il mutato reticolo. A titolo esemplificativo, si osservi che il giorno 13 agosto il 25% del traffico merci diurno ha mantenuto l'originaria programmazione”;
- con riferimento alla determinazione dell'ammontare della sanzione, “la condotta sanzionata con la delibera n. 126/2023 non presenta né sostanziale omogeneità né caratteri fondamentali comuni rispetto a quella oggetto di odierna contestazione, essendo nei due casi diverso -ad avviso della Scrivente- il bene giuridico tutelato”;

## VISTA

la nota acquisita al prot. ART n. 112455/2024, del 7 novembre 2024, con la quale RFI ha riscontrato la memoria di Captrain, della quale è stata trasmessa, con la nota prot. ART n. 103599/2024, del 21 ottobre 2024 la versione, omissata nelle parti riservate, acquisita al prot. ART. n. 101558/2024, del 16 ottobre 2024;

## VISTA

la nota prot. ART n. 112916/2024, dell'8 novembre 2024, con la quale l'Ufficio Vigilanza e sanzioni ha dato riscontro alla summenzionata richiesta di audizione di RFI, acquisita al prot. ART n. 96151/2024, convocandola in audizione, in modalità videoconferenza, per il giorno 6 dicembre 2024, poi riprogrammata al 9 dicembre 2024, nonché la nota

di riscontro alla citata nota di convocazione, acquisita con prot. ART n. 123445/2024, del 29 novembre 2024, il Gestore ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 128831/2024 del 12 dicembre 2024, con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione di RFI del 9 dicembre 2024, nel corso della quale la Società ha rappresentato, tra l'altro, che:

- *“con riferimento agli interventi finanziati dal PNRR, esso è oggetto di frequenti rimodulazioni che determinano la conseguente revisione della programmazione di tutte gli interventi (...), con conseguenti possibili impatti sulle tempistiche di comunicazione delle interruzioni per lavori previste dal PIR, la cui responsabilità non può essere imputata al Gestore, costituendo le modifiche di programmazione del PNRR una causa di giustificazione in quanto elemento esogeno al pieno controllo della Società”;* sul punto, RFI ha precisato che *“durante la predisposizione delle progettazioni esecutive, in alcuni casi, a seguito delle indagini geognostiche preventive sono emerse criticità che hanno comportato una rimodulazione del progetto con conseguente aumento dei tempi per la terminazione dello stesso; peraltro, dovendo mantenere il target di conclusione lavori per gli interventi PNRR a giugno 2026, i questi casi è stato necessario rivedere il programma lavori prevedendo una compressione della durata con conseguente maggiori necessità di slot interruttivi”;* tra le cause di differimento delle tempistiche di realizzazione, RFI ha citato anche problematiche nelle attività di esproprio, procedure di gara andate deserte e altri fattori esogeni quali la siccità, l'alluvione in Romagna nel maggio 2023 e la situazione internazionale venutasi a creare a seguito dell'esplosione di conflitti bellici, che *“hanno provocato una dilatazione dei tempi di intervento e la rimodulazione di interruzioni già pianificate e/o l'inserimento di nuove interruzioni di capacità (...).”*
- riguardo alle penalizzazioni del traffico merci lamentate da FerCargo, *“nella settimana dal 12 al 19 agosto 2024, che già generalmente subisce una sensibile flessione fisiologica in considerazione del periodo di picco delle ferie, RFI ha garantito comunque quasi il 40% dei volumi complessivi del traffico merci, con punte del 50% nei giorni a maggior valenza commerciale, ed in parte anche in orario diurno. Inoltre, in quella settimana anche il traffico open access risulta essere stato ridotto in modo consistente, con la soppressione di più del 40% del volume giornaliero”;*
- *“con riferimento alla questione della reiterazione, nel richiamare integralmente le argomentazioni contenute nella memoria di RFI dello scorso 7 ottobre, occorre soffermarsi in particolare sulla valutazione relativa al bene giuridico tutelato, che è differente nei due casi richiamati dalla delibera di avvio del procedimento: invero, la condotta contestata nella delibera n. 121/2024 concerne l'asserita violazione dei termini di comunicazione delle interruzioni e dei criteri per ripartire la capacità residua nei confronti di imprese ferroviarie già presenti sul mercato, mentre nel caso di cui alla delibera n. 126/2023, la fattispecie contestata concerne*

*una limitazione all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in capo a richiedenti potenziali";*

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 3182/2025 del 10 gennaio 2025 con la quale Captrain ha fornito riscontro alla richiesta prot. ART n. 127155/2024, del 9 dicembre 2024, di chiarimenti in merito a quanto rappresentato con la summenzionata memoria acquisita al prot. ART n. 95825/2024;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 10618/2025, del 29 gennaio 2025, con la quale è stata riscontrata la richiesta di informazioni formulata nel corso dell'audizione di RFI del 9 dicembre 2024, con la quale il Gestore ha rappresentato, tra l'altro, che:

- *"l'esigenza relativa all'indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna-Milano, nel periodo 12-18 agosto 2024 per i lavori di sostituzione dei deviatoi di Bivio Modena Ovest e PM Campegine, è stata inserita nel Repository dalla Direzione Operativa Infrastruttura di RFI per la prima volta in data 6 ottobre 2022";*
- *"[s]uccessivamente, nella sessione di Scenario Tecnico dell'autunno 2022 finalizzata al consolidamento dell'edizione di dicembre 2022, la ex Direzione Commerciale di RFI - all'epoca Process Owner dello Scenario Tecnico - ha chiesto ulteriori verifiche tecniche alla Direzione Operativa Infrastruttura con l'obiettivo di posticipare l'intervento ad annualità successive, a causa della incompatibilità dello stesso con le indisponibilità già pianificate per l'estate 2024 sulla dorsale AV/AC (tra cui, ad esempio, la programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria alla Galleria Fabro (...))";*
- *"[d]urante la successiva sessione di programmazione (periodo aprile-giugno 2023) finalizzata al consolidamento dello Scenario Tecnico, edizione giugno 2023, la Direzione Operativa Infrastruttura ha ribadito la necessità dell'intervento ed evidenziato che lo stesso dovesse essere effettuato nei tempi richiesti per motivi correlati alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, reinserendo a tale scopo la richiesta in Repository in data 6 aprile 2023";*
- *"[c]onsiderato l'intero panorama delle indisponibilità interessanti la dorsale AV/AC e la traslazione dell'intervento della Galleria Fabro ad annualità successive, come si evince dal successivo Verbale di conclusione del processo di aggiornamento dello Scenario Tecnico di giugno 2023 relativo agli anni 2024-2025 (...), l'interruzione in esame è stata programmata dal 12 al 18 agosto 2024, al fine di minimizzare l'impatto sulla mobilità ferroviaria nazionale (...);*
- *"3 dei 37 interventi precedentemente qualificati come correlati ad investimenti del PNRR costituiscono invece "Progetti di Investimento";*

**VISTA**

la nota prot. ART n. 128720/2024 del 12 dicembre 2024, con la quale, allo scopo di acquisire elementi di valutazione utili allo svolgimento dell'istruttoria, FerCargo è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in modalità videoconferenza, per il giorno 19 dicembre 2024; l'audizione è stata riprogrammata,

dapprima, su richiesta dell'Associazione acquisita agli atti con prott. ART del 17 dicembre 2024, nn. 130732/2024 e 130987/2024, per il giorno 10 gennaio 2025 e, di seguito, per il giorno 14 gennaio 2025 (cfr. prott. ART n. 133758/2024 del 19 dicembre 2025 e n. 2843/2025 del 9 gennaio 2025); con la nota di riscontro alla citata nota di riprogrammazione della convocazione, acquisita con prot. ART n. 3827/2025 del 13 gennaio 2025, FerCargo ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;

**VISTE**

la nota prot. ART n. 12832/2025, del 5 febbraio 2025, con la quale è stato acquisito il verbale dell'audizione di FerCargo del 14 gennaio 2025, proseguita in data 21 gennaio 2025, nonché la nota prot. ART n. 15938/2025, del 14 febbraio 2025, con la quale l'Associazione ha trasmesso la documentazione richiesta in sede di audizione;

**VISTA**

in particolare, la mail del 12 aprile 2024, acquisita nel corso della predetta audizione del 14 gennaio 2025, con la quale RFI ha comunicato alle imprese ferroviarie interessate che “[p]er lavori di sostituzione deviatoi sulla linea AV Bologna – Milano è prevista la chiusura della linea AV tra Fidenza e Castelfranco, dalle ore 00:10 di lunedì 12 agosto alle ore 05:00 di lunedì 19 agosto. A seguito di questi lavori i treni alta velocità verranno inoltrati su linea storica Bologna – Piacenza. Il traffico merci presente dalle ore 05:00 alle ore 21:00 nei giorni 12,13,14,15,16,17,18 agosto, sarà soggetto a soppressione (...)"

**VISTA**

la nota prot. ART. n. 5799/2025, del 17 gennaio 2025, con la quale è stato chiesto a RFI di trasmettere un prospetto analitico delle tracce orarie assegnate, sia in orario notturno sia in orario diurno, ai diversi operatori del trasporto merci, durante la menzionata settimana di interruzione, avendo cura di indicare espressamente le imprese cui tale capacità è stata attribuita;

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 16296/2025, del 17 febbraio 2025, con la quale RFI ha riscontrato la summenzionata richiesta di informazioni di cui al prot. ART. n. 5799/2025;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 16507/2025, del 17 febbraio 2025, con la quale è stata richiamata in capo a RFI la necessità di acquisire le informazioni già richieste nel corso dell'audizione del 9 dicembre 2024, di cui era stato fornito parziale riscontro con la citata nota acquisita al prot. ART. n. 123445/2024; la Società ha riscontrato tale richiesta con la nota acquisita al prot. ART n. 19196/2025, del 25 febbraio 2025, con la quale ha altresì chiesto “di voler fissare un apposito incontro con i competenti uffici di codesta Autorità”;

**VISTE**

la nota prot. ART n. 24393/2025 dell'11 marzo 2025, con la quale l'Ufficio Vigilanza e sanzioni ha dato riscontro alla summenzionata richiesta di audizione di RFI, acquisita al prot. ART n. 19196/2025, convocandola in audizione, in modalità videoconferenza, per il giorno 19 marzo 2025, poi riprogrammata, su richiesta della Società acquisita al prot. ART n. 24905/2025 del 12 marzo 2025, per il giorno 24 marzo 2025 (cfr. prot.



ART n. 24980/2025 del 12 marzo 2025), nonché la nota di riscontro alla citata nota di riprogrammazione della convocazione, acquisita con prot. ART n. 26668/2025 del 18 marzo 2025, con la quale la Società ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;

**VISTE**

la nota prot. ART n. 20068/2025, del 26 febbraio 2025, con la quale, allo scopo di acquisire ulteriori elementi di valutazione utili allo svolgimento dell'istruttoria, Captrain è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in modalità videoconferenza, per il giorno 7 marzo 2025, nonché la nota di riscontro alla citata nota di convocazione, acquisita con prot. ART n. 23100/2025 del 6 marzo 2025, con la quale la medesima ha comunicato i nominativi dei partecipanti all'audizione;

**VISTI**

il verbale dell'audizione di Captrain del 7 marzo 2025, acquisito con nota prot. ART n. 27390/2025, del 20 marzo 2025, nonché le note prott. ART nn. 27391/2025 e 27511/2025, del 20 marzo 2025, con le quali Captrain ha trasmesso la documentazione richiesta in sede di audizione;

**VISTO**

il verbale dell'audizione di RFI del 24 marzo 2025, acquisito con nota prot. ART n. 30532/2025, del 31 marzo 2025, nel corso della quale il Gestore, con riferimento all'interruzione sulla linea AV/AC Bologna-Milano, ha ribadito che *“nell'autunno 2022 la Direzione Operativa Infrastrutture di RFI ha chiesto di effettuare i lavori di sostituzione dei deviatoi entro il 2024, e che, attesa la programmazione di altri interventi sulla medesima linea, nel corso delle riunioni per lo Scenario tecnico - edizione dicembre 2022 è stato chiesto di posticipare l'intervento in un momento successivo. Tuttavia, nel corso delle riunioni per lo Scenario tecnico – edizione giugno 2023, la Direzione Operativa Infrastrutture ha ribadito la necessità di effettuare il suddetto intervento entro il 2024 e pertanto lo stesso è stato pianificato nella settimana dal 12 al 19 agosto 2024”*, precisando, altresì, che *“la scelta di posticipare l'intervento per motivi di compatibilizzazione non è stata possibile, in quanto il quadro manutentivo sarebbe divenuto insostenibile ed avrebbe determinato con elevata probabilità pesanti ripercussioni sull'esercizio, certamente di gran lunga superiori rispetto allo scenario di intervento programmato”*;

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 30206/2025, del 28 marzo 2025, con la quale RFI, in riscontro alla richiesta - formulata nel corso dell'audizione del 24 marzo 2025 - di indicare quali tracce, tra quelle indicate nella tabella di cui al prot. ART n. 16296/2025, del 17 febbraio 2025 [elenco delle tracce orarie assegnate, sia in orario notturno sia in orario diurno, ai diversi operatori del trasporto merci, durante la menzionata settimana di interruzione (n.d.r.)], siano state originariamente sopprese e successivamente ripristinate e *“restituite”* alle imprese ferroviarie, ha trasmesso il dettaglio delle nove circolazioni *“che a seguito dell'iniziale comunicazione di soppressione, sono poi state mantenute sulla tratta in questione secondo l'orario inizialmente programmato”*;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 41307/2025 del 29 aprile 2025, con la quale, previa autorizzazione 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. 48118/2025, del 19 maggio 2025, con la quale il Gestore, nel rispetto del termine assegnato con la comunicazione delle risultanze istruttorie, ha presentato una memoria difensiva nella quale, richiamando le argomentazioni difensive già espresse nell'ambito dello svolgimento del procedimento in esame, ha rappresentato che:

- *"i fondi PNRR sono stati assegnati dal MEF al MIT con Decreto del 6 agosto 2021 e poi a RFI a valle della sottoscrizione dell'aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma – parte Investimenti, avvenuta in data 11 novembre 2021 (...), solo a partire da tale ultima data RFI si è trovata nella condizione di avviare gli iter autorizzativi e, successivamente, indire le procedure di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei relativi lavori" ;*
- *"[p]ertanto, è stato possibile definire il dettaglio delle singole interruzioni necessarie per effettuare i lavori, solo a valle dell'aggiudicazione delle gare e dello sviluppo della progettazione esecutiva che ha interessato tutto il 2023 [enfasi presente nell'originale]. Sul punto occorre altresì precisarsi che, in ogni caso, le esigenze di interruzione della circolazione ferroviaria possono subire variazioni e rimodulazioni nel corso dell'esecuzione dei lavori anche in conseguenza del verificarsi di eventi imprevisti" ;*
- *"in tema di gestione delle interruzioni relative alla settimana 12-18 agosto 2024 sulla linea AV tra Fidenza e Castelfranco – fermo che RFI, soltanto in data 6 aprile 2023, ha avuto certezza della necessarietà dell'intervento per i motivi illustrati nel corso del presente procedimento – ai fini della valutazione della condotta di codesto Gestore, preme ribadirsi come l'operato dello stesso sia stato **orientato alla minimizzazione degli effetti** [enfasi presente nell'originale] sul traffico ferroviario nazionale (...) Sul punto, deve inoltre rilevarsi come in quella settimana anche il traffico open access sia stato ridotto in modo consistente, con la soppressione di più del 40% del volume giornaliero" ;*
- *"con riferimento agli interventi finanziati da PNRR e a quelli di manutenzione straordinaria che si è reso necessario riprogrammare in conseguenza di variazioni dei primi (c.d. indotti), le rimodulazioni delle risorse finanziarie complessivamente stanziate con il Decreto del 6 agosto 2021 hanno determinato impatti sull'effettiva programmazione delle interruzioni estranei al controllo del GI [sottolineatura presente nell'originale]" ;*
- con riferimento alla contestazione della recidiva, *"il bene giuridico tutelato nei due casi in esame diverge sia da un punto di vista soggettivo che oggettivo (...)"* e, pertanto, *"non è possibile ravvisare nelle condotte contestate a RFI i caratteri di omogeneità* [enfasi presente nell'originale] (...)" ;

- VISTA** la nota prot. ART n. 49099/2025 del 22 maggio 2025, con la quale, a seguito dell'istanza presentata dalla Società, è stata convocata audizione dinanzi al Consiglio dell'Autorità per il giorno 17 giugno 2025;
- VISTA** la nota prot. ART n. 53983/2025 del 10 giugno 2025, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all'audizione programmata;
- VISTO** il verbale dell'audizione finale dinanzi al Consiglio tenutasi in data 17 giugno 2025 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 56655/2025, del 20 giugno 2025) nel corso della quale la Società, richiamando le argomentazioni già formulate nel corso del procedimento, ha rappresentato, tra l'altro che:
- *"RFI sta lavorando in un contesto particolarmente sfidante legato agli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), nell'ambito del quale le effettive esigenze ad esso connesse in termini di progettualità esecutiva si sono attualizzate in un momento successivo alla pubblicazione del PIR";*
  - *"Circa il 50% delle gare sono state lanciate nel 2022, in particolare nel II semestre, pertanto, gli affidamenti sono avvenuti prevalentemente nel 2023, anno nel quale si sono potuti sviluppare la maggior parte dei progetti esecutivi delle opere e avere conseguentemente le esigenze delle soggezioni all'esercizio necessarie per la realizzazione delle opere. Prima di tale periodo RFI non aveva la possibilità di disporre del set informativo necessario alle pubblicazioni delle interruzioni secondo le tempistiche indicate nel PIR. Inoltre, nel dicembre 2023 c'è stata una rimodulazione dei progetti PNRR che ha comportato un ulteriore sovraccarico di attività da svolgere entro la data finale del 30 giugno 2026";*
  - *"[d]iverso è il caso, isolato, dei lavori di sostituzione dei deviatoi, che sono derivati da un'esigenza inderogabile di manutenzione per garantire la sicurezza dell'esercizio: ciò ha imposto – e imporrà in futuro in casi analoghi – un intervento immediato, anche con la conseguenza dell'interruzione della linea AV/AC";*
  - *"si sono verificate anche variabili esogene quali allungamenti nei tempi degli affidamenti (ad esempio la gara del Pigneto a Roma è andata deserta parecchie volte) e criticità negli iter autorizzativi, oltre a problematiche di natura climatica, come ad esempio la siccità che ha provocato il blocco del cantiere del raddoppio della Palermo-Catania in Sicilia nell'estate del 2024 o, ancora, l'alluvione in Emilia Romagna, che ha richiesto interventi urgenti sulla rete";*
  - con riferimento alla questione della reiterazione, *"la condotta sanzionata con la delibera 126/2023 differisce sia sul piano soggettivo sia sul piano oggettivo da quella contestata nel presente procedimento. Nel dettaglio, i soggetti pregiudicati dalla violazione contestata allora erano soggetti solo potenzialmente aspiranti ad ottenere della capacità dell'infrastruttura in accordo quadro, quindi richiedenti potenziali, mentre nel caso de quo si tratta di soggetti che hanno già ottenuto la capacità dell'infrastruttura e che devono invece riprogrammare le loro attività; conseguentemente, il bene giuridico tutelato è nel primo caso l'accesso*

*all'infrastruttura, nel secondo caso l'esigenza di programmazione del traffico. Diversamente opinando, essendo tutte le disposizioni del PIR riconducibili alla garanzia di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura, si configurerebbe un'ipotesi di medesima indole in ogni caso di violazione, reale o presunta, del PIR";*

*- "(...) la violazione, originariamente prefigurata, del par. 4.6.1. del PIR non è contenuta nelle risultanze istruttorie e in effetti si ritiene di aver dimostrato nel corso del procedimento che, nel momento in cui si è generata l'interruzione nella settimana dal 12 al 19 agosto, RFI ha riallocato la capacità residua tenendo nella giusta considerazione gli interessi sia del segmento passeggeri che del segmento merci, con ciò dando prova che in effetti il danno che era stato ipotizzato dal segnalante FerCargo non si era in realtà perpetrato nella maniera ipotizzata, perché in qualche modo RFI aveva ristabilito un giusto equilibrio nell'erogare la capacità residua tenendo in debito conto anche le esigenze del segmento passeggeri che, non potendo più transitare sulla linea AV, doveva necessariamente essere "dirottato" sulla rete convenzionale";*

**VISTA**

la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

**CONSIDERATO**

quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alla contestata violazione ed in particolare che:

1. dalla documentazione agli atti, risulta che RFI non ha rispettato le regole e i principî relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024;
2. in particolare, la disciplina eurounitaria prevede che "[i]l gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata" (cfr. articolo 53, paragrafo 3, della Direttiva 2012/34/UE), precisando, nell'allegato IV, punto 3), lettera f), che "[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 contiene le seguenti informazioni: (...) un capitolo sui principî e i criteri di assegnazione della capacità, che illustra le caratteristiche generali di capacità dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e le eventuali restrizioni al suo utilizzo, comprese quelle dovute a interventi di manutenzione. Esso specifica anche procedure e scadenze in materia di assegnazione della capacità e indica i criteri specifici applicabili, in particolare: (...) f) informazioni dettagliate relative alle restrizioni all'uso dell'infrastruttura";
3. ulteriori riferimenti in merito agli oneri informativi legati alla restrizione della capacità dell'infrastruttura sono indicati nella decisione delegata (UE) 2017/2075, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, che al punto 13 prevede che "[i] gestori dell'infrastruttura possono decidere di applicare

*soglie più stringenti per le restrizioni di capacità basate su percentuali più basse di volumi di traffico stimati o su durate inferiori a quelle indicate nel presente allegato oppure di applicare criteri ulteriori rispetto a quelli di cui al presente allegato, dopo aver consultato i richiedenti e gli operatori degli impianti. Essi pubblicano le soglie e i criteri per il raggruppamento delle restrizioni della capacità nei loro prospetti informativi di cui all'allegato IV, punto 3”;*

4. la direttiva 2012/34/UE è stata recepita dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che prescrive al gestore dell'infrastruttura di *“fornire tempestiva comunicazione alle imprese ferroviarie sia delle interruzioni programmate della circolazione, nell'ambito del prospetto informativo della rete, sia di quelle non programmate, tramite appositi e adeguati strumenti informativi (...) 3. La programmazione a lungo termine dei lavori di grande manutenzione o rinnovo è effettuata dal gestore dell'infrastruttura in modo non discriminatorio, e, a tal fine, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti e tiene conto, ove possibile, delle osservazioni da questi ultimi formulate”* (articolo 11 bis, commi 2 e 3), rimettendo al Prospetto informativo della rete la puntuale disciplina sulle restrizioni della capacità e sui relativi obblighi informativi;
5. il Prospetto informativo della rete per l'anno 2024 (di seguito: PIR) elaborato da RFI, e i successivi aggiornamenti, prevede, in particolare, che:
  - (paragrafo 4.3.2.1) *“[e]ntro 24 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI provvede a una prima pubblicazione tramite il portale ePIR del programma dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità per l'orario (indicando il periodo in cui avranno luogo), nonché dei principali interventi di potenziamento programmati, che rientrano nelle seguenti casistiche:*
    - a) *indisponibilità di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori (...) Successivamente, 19 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI invia a tutti i Richiedenti (...) il programma delle indisponibilità aggiornato per una seconda fase di consultazione, inserendo anche eventuali interventi rientranti nel punto 2, pubblicando entro 18 mesi, il prospetto modificato a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute nella seconda consultazione con i Richiedenti tramite il portale ePIR”;*
    - (paragrafo 4.3.2.2) *“[e]ntro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR: a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti; b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con*

*deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori; c) aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione (IPO) valide per tutta la durata dell'Orario, con la relativa periodicità. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all'andamento del traffico nell'arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l'obiettivo di massimizzare la capacità delle direttive interessate tenendo anche in considerazione la possibilità di utilizzo di itinerari alternativi. d) aggiorna il piano di attivazioni infrastrutturali programmate per l'orario di riferimento. Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e stakeholder, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b). Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell'Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività";*

*- (paragrafo 4.3.2.3) "[e]ntro 9 mesi dall'entrata in vigore dell'orario il GI fornisce, attraverso il portale ePIR, lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali maggiormente rilevanti di cui al punto 2, al fine di permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale. Le richieste di capacità pervenute a seguito della pubblicazione in ePIR entro la scadenza prevista al par. 4.5.1 del PIR saranno trattate nell'ambito del processo di armonizzazione finalizzato al progetto orario di luglio";*

6. l'attività istruttoria svolta nell'ambito del presente procedimento ha confermato come RFI non abbia rispettato la disciplina relativa agli obblighi informativi concernenti le restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, così come definita nel PIR sulla base di quanto previsto dal Decreto legislativo n. 112/2015 e dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, avendo violato – in riferimento all'indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna-Milano nel periodo 12-18 agosto 2024, e ad altre 92 interruzioni anch'esse intervenute durante l'orario di servizio 2023/2024 – le relative tempistiche di comunicazione;
7. la Società eccepisce, in via preliminare, che il PIR ha già predeterminato le conseguenze per l'eventuale inosservanza degli obblighi informativi in questione da parte di RFI, prevedendo che il Gestore debba corrispondere una penale pari al 30% o al 60% del canone dell'intera traccia o di parte di essa, a seconda che la soppressione sia totale o parziale, laddove l'esecuzione dei lavori

comunicati in ritardo comporti la soppressione di tracce (cfr. prot. ART n. n. 96151/2024, del 7 ottobre 2024);

8. tale argomentazione appare del tutto inconferente in quanto il meccanismo di indennizzo previsto dal PIR è un istituto civilistico a tutela di un interesse privatistico ed ha una funzione prettamente risarcitoria e di liquidazione preventiva e forfettaria del danno, mentre la sanzione amministrativa, in quanto forma di reazione dell'ordinamento alla violazione di un precetto, è uno strumento, a carattere afflittivo, posto a garanzia dell'effettività del rispetto di un interesse pubblico, quale appunto, nel caso di specie, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria che il gestore deve garantire alle imprese ferroviarie anche attraverso *"tempestive comunicazioni"* delle limitazioni temporanee di capacità al fine di consentire alle stesse di programmare la propria attività. L'importanza del rispetto dei termini previsti dal vigente quadro normativo con riferimento agli obblighi informativi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità è evidente in quanto impatta direttamente sulla programmazione delle attività delle imprese ferroviarie: infatti il PIR, approvato dal Gestore ogni anno, è il *"documento in cui sono pubblicate in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione del canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi dovuti per i servizi, nonché quelli relativi all'assegnazione della capacità e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacità di infrastruttura"* (decreto legislativo n. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera II) ). L'Allegato V prevede i contenuti che il PIR deve avere e, in particolare, alla lettera c), *"1) le modalità di presentazione delle richieste di capacità al gestore dell'infrastruttura da parte dei richiedenti; 2) le condizioni imposte ai richiedenti; 3) le scadenze per la presentazione delle richieste e l'assegnazione e le procedure da seguire per chiedere informazioni sulla programmazione, nonché le procedure per i lavori di manutenzione programmati e imprevisti"*;
9. la procedura di aggiornamento ordinario del PIR è puntualmente richiamata nello stesso PIR al par. 1.5.2: *"a) entro il 30 giugno dell'anno X, il GI predisponde e pubblica la prima bozza del PIR relativo all'anno X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento al PIR vigente), comprensiva di una relazione contenente le motivazioni delle modifiche introdotte, e la sottopone all'esame di tutti i soggetti interessati, tramite un processo trasparente e non discriminatorio di consultazione, che prevede come termine ultimo il 31 luglio dell'anno X per la formalizzazione di eventuali osservazioni da parte dei soggetti partecipanti alla consultazione; b) entro il 20 agosto dell'anno X, il GI pubblica le osservazioni ricevute da parte dei soggetti interessati; c) entro il 30 settembre dell'anno X, il GI pubblica ed invia all'ART la bozza finale del PIR X+2, con evidenziate in colori diversi le parti di testo modificate (con riferimento*

*al PIR vigente) rispettivamente su richiesta dei soggetti precedentemente consultati e su propria iniziativa, unitamente ad una relazione di accompagnamento che illustri i significati e le valutazioni sottostanti le modifiche introdotte, nonché le motivazioni sull'accoglimento o il rigetto delle osservazioni formulate da ciascuno dei soggetti che hanno partecipato alla consultazione; d) entro la seconda settimana di dicembre dell'anno X, il GI pubblica il PIR X+2, che riguarda le condizioni inerenti i rapporti contrattuali che si svilupperanno a partire dalle richieste di capacità per l'orario di servizio decorrente da dicembre (X+1) a dicembre (X+2); la denominazione del documento dovrà essere "Prospetto Informativo della Rete X+2"; e) Il PIR X+2 entra in vigore il secondo venerdì di marzo dell'anno X+1";*

10. in altri termini, il PIR, approvato ogni anno, programma l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura con riferimento all'annualità x+2 e la relativa pubblicazione avviene entro la seconda settimana del mese di dicembre in modo che le imprese possano presentare le richieste di capacità, conoscendone i contenuti, entro il mese di aprile secondo le previsioni dell'articolo 14, comma 5, del decreto legislativo n. 112/2015, ai sensi del quale il prospetto informativo della rete è pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di assegnazione di capacità d'infrastruttura, che, per l'orario in vigore dal 10 dicembre 2024 al 14 dicembre 2025, il PIR ha fissato alla data dell'11 aprile 2023;
11. in merito al processo di allocazione della capacità, il PIR dispone che "[I] richiedenti possono avanzare a GI richiesta di tracce orarie e servizi per l'orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione (...) fissato con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell'orario" (par. 4.5.1);
12. come sarà dettagliatamente argomentato *infra*, nel caso di specie le informazioni sulla limitazione di capacità sono state pubblicate dopo la scadenza prevista per la presentazione delle richieste di capacità fissata dal PIR alla data dell'11 aprile 2023: appare quindi evidente che le imprese interessate hanno presentato le richieste di capacità non conoscendo le effettive indisponibilità infrastrutturali. Le conseguenze si sono riflesse non solo sulle imprese ma anche nei confronti dei fruitori del servizio di trasporto che hanno subito gli effetti delle conseguenti soppressioni e ritardi;
13. tornando al merito delle condotte contestate a RFI, occorre precisare che la violazione era già emersa *per tabulas* in sede di preistruttoria dalle dichiarazioni rese da RFI e dalla documentazione prodotta dalla stessa, che, con la nota acquisita al prot. ART n. 61429/2024, del 25 giugno 2024, aveva trasmesso l'elenco "delle interruzioni effettuate o ancora in programma nel corso del 2024 rientranti tra quelle oggetto di pubblicazione almeno 12 mesi prima dell'avvio

*dell'orario di servizio 2023-2024 e per le quali non siano stati rispettati i termini previsti nel PIR [enfasi aggiunta]”;*

14. in particolare, l'interruzione sulla linea AV/AC Bologna-Milano, riportata al n. 172 di tale elenco, non risultava indicata nel prospetto inizialmente pubblicato nel dicembre 2022 ed è stata ivi inserita soltanto a seguito di un aggiornamento effettuato a giugno 2023;
15. la menzionata interruzione rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 4.3.2.2.b) del PIR, ai sensi del quale “[e]ntro 12 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario, il GI, tramite il portale ePIR [...] pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell'offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori”, con la precisazione che “[i]l GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell'entrata in vigore dell'orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e stakeholder, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b)”;
16. considerato che l'interruzione *de qua* si è verificata nel corso dell'orario di servizio 2023/2024 e che, ai sensi dell'allegato III del decreto legislativo n. 112/2015, il nuovo orario di servizio entra in vigore dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre, RFI avrebbe dovuto pubblicare l'indisponibilità entro dicembre 2022, prevedendo altresì incontri *ad hoc* con i richiedenti capacità. Il Gestore ha, invece, pubblicato la restrizione temporanea di capacità in parola nel mese di giugno 2023, in una data successiva alla scadenza per la presentazione delle richieste di capacità da parte delle imprese, con la conseguenza che i richiedenti non sono stati posti nella condizione di richiedere tracce congruenti con la programmazione dell'interruzione in difformità da quanto previsto dal PIR sul punto;
17. oltretutto, in considerazione delle tempistiche indicate al paragrafo 4.5.1 del PIR, essendo già noto a RFI, a giugno 2023, il periodo della indisponibilità di cui si tratta, la Società stessa, con riferimento alle soppressioni delle tracce dei treni merci avrebbe dovuto tenerne conto nella fase di predisposizione della prima bozza del progetto orario o, quantomeno, nel progetto definitivo, secondo la tempistica per la programmazione dell'orario 10 dicembre 2023 – 14 dicembre 2024 di cui al paragrafo 4.5.1 del PIR, che prevede che il Gestore comunichi il progetto orario entro il 3 luglio 2023, al fine di consentire alle imprese ferroviarie di presentare eventuali osservazioni entro il successivo 4 agosto, e il progetto orario definitivo entro il 13 novembre 2023, mentre nel caso di specie le imprese sono state informate delle soppressioni solo in data 12 aprile 2024

(cfr. *mail* acquisita agli atti con prot. ART n. 12832/2025, del 5 febbraio 2025, di cui *infra* al punto 28);

18. inoltre, sulla base dell'elenco trasmesso da RFI, è risultato, altresì, che in altri 65 casi l'informazione concernente una interruzione temporanea di capacità, relativa all'orario di servizio 2023/2024, è stata data, per la prima volta, a giugno 2023 e in ulteriori 29 casi solo a dicembre 2023 (cfr. prot. ART n. 61429/2024). Anche con riferimento a tali interruzioni, delle quali 22 di durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell'offerta programmata nella sezione interessata dai lavori, non risultano rispettate le tempistiche di comunicazione previste dal PIR, già richiamate al punto 5;
19. i fatti contestati, sulla base di quanto emerso in fase istruttoria, sono stati oggetto di sostanziale ammissione da parte della Società nella misura in cui la stessa non li ha confutati nel merito ma si è limitata ad invocare, quali circostanze esimenti, le tempistiche connesse alla realizzazione di opere finanziate dal PNRR e i relativi effetti indotti, l'alluvione occorsa in Emilia-Romagna nel mese di maggio del 2023 e altri fattori esogeni al pieno controllo del Gestore (cfr. prott. ART nn. 96151/2024, del 7 ottobre 2024 e, da ultimo, 56655/2025, del 20 giugno 2025);
20. le giustificazioni addotte da RFI non appaiono persuasive. Invero, si osserva, in primo luogo, che i lavori di manutenzione che hanno comportato l'indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna- Milano nel periodo 12-18 agosto 2024, secondo quanto riportato dalla stessa RFI nella tabella acquisita al prot. ART n. 10618/2025 del 29 gennaio 2025, sono stati finanziati dal Contratto di Programma – Parte Investimenti (siglabile CdP-I) e, pertanto, non rientrano nel perimetro dei progetti compresi nell'ambito del finanziamento PNRR, come del resto desumibile anche da quanto dichiarato dallo stesso Gestore nel corso dell'audizione dinanzi al Consiglio del 17 giugno 2025 (cfr. prot. ART n. 56655/2025, del 20 giugno 2025);
21. inoltre, con riferimento a tale interruzione RFI ha reiteratamente dichiarato, da ultimo anche nel corso dell'audizione del 24 marzo 2025, che l'esigenza relativa all'indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna-Milano, nel periodo 12-18 agosto 2024 per i lavori di sostituzione dei deviatoi di Bivio Modena Ovest e PM Campegine, è stata inserita nel Repository dalla Direzione Operativa Infrastruttura di RFI per la prima volta in data 6 ottobre 2022 e che, attesa la programmazione di altri interventi sulla medesima linea, tra i quali quelli di manutenzione straordinaria alla Galleria Fabro, nel corso delle riunioni per lo Scenario tecnico - edizione dicembre 2022, era stato chiesto di posticipare l'intervento ad annualità successive; tuttavia, nel corso delle riunioni per lo Scenario tecnico – edizione

giugno 2023, la Direzione Operativa Infrastrutture di RFI ha ribadito la necessità di effettuare il suddetto intervento entro il 2024, reinserendo la richiesta in Repository in data 6 aprile 2023, e pertanto lo stesso è stato pianificato nella settimana dal 12 al 18 agosto 2024;

22. si trattava, dunque, per stessa ammissione di RFI, di un intervento la cui necessarietà era già nota al Gestore all'inizio del mese di ottobre e che, quindi, lo stesso avrebbe ben potuto pianificare già a dicembre 2022 nel rispetto delle tempistiche previste dal PIR. Invero, nella nota assunta al prot. ART n. 60591/2024 del 21 giugno 2024, RFI aveva asserito che la ex Direzione Commerciale nella sessione di Scenario Tecnico dell'Autunno 2022 aveva chiesto alla Direzione Operativa Infrastruttura ulteriori verifiche al fine di procrastinare i lavori di sostituzione dei deviatoi *"in quanto nell'estate 2024 era già in consolidamento sulla dorsale AV la programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria alla galleria Fabro, che prevedeva l'interruzione della tratta 1<sup>^</sup> Bivio Orvieto Nord – 1<sup>^</sup> Bivio Chiusi Sud della linea DD Firenze-Roma, nel periodo 3-23 agosto"*, e che successivamente l'intervento di sostituzione dei deviatoi è stato comunque programmato nella settimana dal 12 al 18 agosto 2024 considerando positivamente la contestualità dei lavori relativi *"alla galleria Fabro ed al viadotto Paglia, entrambe interessanti la tratta 1<sup>^</sup> Bivio Orvieto Nord – 1<sup>^</sup> Bivio Chiusi Sud della linea DD Firenze-Roma, con riduzione del periodo originariamente previsto nei giorni dal 12 al 23 agosto"*;
23. il mancato rispetto delle tempistiche di pubblicazione della restrizione di capacità risulta, pertanto, ascrivibile ad una diversa valutazione da parte di RFI dei medesimi presupposti di fatto, ovvero gli *"interventi di manutenzione straordinaria alla galleria Fabro"* che, in un primo momento e segnatamente nella sessione di Scenario Tecnico di Autunno 2022, avevano indotto il Gestore a posticipare la sostituzione del deviatoio di Bivio Modena Ovest e PM Campegine, al fine di minimizzare l'impatto sulla mobilità ferroviaria nazionale considerando che già l'intervento di manutenzione della galleria Fabbro avrebbe generato l'interruzione della tratta 1<sup>^</sup> Bivio Orvieto Nord – 1<sup>^</sup> Bivio Chiusi Sud dal 3 al 23 agosto 2024, mentre in un secondo momento e segnatamente nella successiva sessione di programmazione (periodo aprile-giugno 2023) per il consolidamento dello Scenario Tecnico, edizione giugno 2023, il Gestore decide di pianificare l'intervento di sostituzione dei deviatoi al fine di effettuarli valutando positivamente la concomitanza dei lavori che interessavano la galleria Fabro considerandola come una circostanza che avrebbe avuto l'effetto di minimizzare l'impatto sulla circolazione ferroviaria;
24. peraltro, la rappresentazione dei fatti resa da parte di RFI in sede di preistruttoria è stata poi rimodulata in sede di istruttoria: infatti, nel corso dell'audizione del 9 dicembre 2024, il Gestore ha dichiarato che l'interruzione

*de qua è stata programmata dal 12 al 18 agosto 2024 "considerato l'intero panorama delle indisponibilità interessanti la dorsale AV/AC e la traslazione dell'intervento della Galleria Fabro ad annualità successive, come si evince dal successivo Verbale di conclusione del processo di aggiornamento dello Scenario Tecnico di giugno 2023 relativo agli anni 2024-2025 (...)"*;

25. parimenti, non colgono nel segno le affermazioni di RFI in merito alla circostanza che *"nella settimana di interruzione la capacità del traffico delle merci è stata comunque assicurata anche nelle fasce diurne"* (cfr. prot. ART 128831/2024, del 12 dicembre 2024);
26. la violazione, infatti, si è consumata *ab origine* all'atto della mancata tempestiva pubblicazione dell'interruzione; il significativo ritardo nella comunicazione dell'indisponibilità infrastrutturale *de qua* – e delle altre oggetto di contestazione – ha provocato la lesione delle legittime esigenze di programmazione del proprio servizio da parte di tutte le imprese ferroviarie coinvolte, poiché il mancato rispetto dei termini previsti ha posto i richiedenti nell'impossibilità di richiedere tracce congruenti con la programmazione dell'interruzione;
27. del resto, la *ratio* sottesa alla previsione del termine per la comunicazione dei lavori di manutenzione o potenziamento che comportano riduzioni di capacità dell'infrastruttura è rinvenibile nella finalità di consentire alle imprese ferroviarie di *"permettere ai Richiedenti di formulare richieste di capacità adeguate allo scenario infrastrutturale"* (par. 4.3.2.3 del PIR), che riproduce il medesimo principio espresso nella decisione delegata (UE) n.2017/2075, considerato (5);
28. con riferimento all'interruzione della linea della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna-Milano, pubblicata a giugno 2023, le imprese ferroviarie hanno avuto contezza dell'impatto di tale indisponibilità di rete sul trasporto merci soltanto in data 12 aprile 2024, a seguito della ricezione da parte di RFI di una *mail* con la quale il Gestore comunicava che *"[P]er lavori di sostituzione deviatoi sulla linea AV Bologna – Milano è prevista la chiusura della linea AV tra Fidenza e Castelfranco, dalle ore 00:10 di lunedì 12 agosto alle ore 05:00 di lunedì 19 agosto. A seguito di questi lavori i treni alta velocità verranno inoltrati su linea storica Bologna – Piacenza. Il traffico merci presente dalle ore 05:00 alle ore 21:00 nei giorni 12,13,14,15,16,17,18 agosto, sarà soggetto a soppressione. In allegato potete trovare la lista dei treni interessati, da considerare soppressi secondo circolazione nelle date indicate. In base alla capacità residua di linea, alcune tracce potranno essere rimodulate nella fascia oraria 21:00 – 05:00 con anticipi/ritardi della traccia master, mantenendo itinerario originale, poiché non sono possibili deviazioni per la presenza di indisponibilità anche sulle linee"*

*limitrofe*" (cfr. prot. ART n. 12832/2025, del 5 febbraio 2025). In sostanza il Gestore, a causa dei lavori che interessavano la rete dell'alta velocità, ha instradato i treni AV sulla linea destinata ai treni merci con la conseguente soppressione delle tracce che erano già state assegnate alle imprese. Nel dettaglio, la tabella allegata alla *mail* reca la soppressione di 328 treni. Tra l'altro, dalla documentazione prodotta nel corso dell'istruttoria dalle imprese ferroviarie che hanno partecipato al procedimento (cfr. prot. ART n. 15938/2025, del 14 febbraio 2025) è emerso che l'interruzione della linea AV/AC nella tratta tra Fidenza e Castelfranco nella settimana dal 12 al 19 agosto 2024 ha avuto i seguenti effetti:

- per Captrain Italia S.r.l., il coinvolgimento di 40 circolazioni, delle quali 10 rimodulate in fascia notturna (di cui 8 sopprese dal cliente) e 3 rimodulate su instradamenti deviati (poi sopprese dal cliente);
- per Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.a., il coinvolgimento di 107 circolazioni, delle quali 14 rimodulate in fascia notturna e 5 rimodulate su instradamenti deviati;
- per DB Cargo Italia S.r.l., il coinvolgimento di 12 circolazioni (oltre a 61 circolazioni sopprese commercialmente dall'impresa a seguito della ricezione della suddetta *mail* del 12 aprile 2024 da parte di RFI), delle quali 2 rimodulate in fascia notturna;
- per InRail S.p.A., il coinvolgimento di 20 circolazioni, nessuna delle quali rimodulate in fascia notturna né su instradamenti deviati (poi sopprese dal cliente);
- per Rail Traction Company S.p.A., il coinvolgimento di 7 circolazioni, delle quali 4 comunque poi effettuate in fascia diurna e 3 rimodulate in fascia notturna e/o su instradamenti deviati.

La condotta contestata a RFI è stata perpetrata in evidente contrasto con i principî di matrice eurounitaria a tutela del mercato ferroviario, che, a garanzia del diritto alla programmazione del servizio e alla pianificazione della richiesta di tracce, impongono al gestore dell'infrastruttura di *"fornire tempestiva comunicazione alle imprese ferroviarie sia delle interruzioni programmate della circolazione, nell'ambito del prospetto informativo della rete, sia di quelle non programmate, tramite appositi e adeguati strumenti informativi"* (articolo 11-bis, comma 2, del decreto legislativo n. 112/2015). Nel dettaglio, si riscontra la violazione delle tempistiche prescritte dal punto 12) della decisione delegata (UE) n. 2017/2075, che dispone che *"[p]er quanto riguarda le restrizioni di capacità di durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi che, conformemente al punto 8, non necessitano di essere pubblicate e per cui più del 10 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, che si verificano nel corso dell'orario di servizio successivo e di cui il gestore dell'infrastruttura viene a conoscenza entro 6 mesi e 15 giorni prima del*

*cambio dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti interessati in merito alle restrizioni di capacità previste e comunica le restrizioni di capacità aggiornate almeno quattro mesi prima del cambio dell'orario di servizio*”, mentre le imprese ferroviarie di trasporto merci soltanto in data 12 aprile 2024 hanno avuto contezza della riprogrammazione della capacità sulla linea convenzionale e della conseguente soppressione delle tracce che erano già state loro assegnate. La mancata tempestiva informazione, inoltre, ha causato anche gravi disagi, non solo al trasporto merci che ha subito le suddette soppressioni, ma anche, come ampiamente riportato dai mezzi di informazione, alle imprese ferroviarie operanti nel segmento passeggeri che hanno dovuto adeguare la propria programmazione sopprimendo diversi treni come dichiarato dalla stessa RFI, *“in quella settimana anche il traffico open access risulta essere stato ridotto in modo consistente, con la soppressione di più del 40% del volume giornaliero”* (cfr. prot. ART n. 128831/2024, del 12 dicembre 2024), o facendo registrare notevoli ritardi atteso che a causa della deviazione delle tratte sulla linea convenzionale dedicata ai treni merci si è generato un conseguente allungamento dei tempi di percorrenza con inevitabili disagi per passeggeri che hanno subito i conseguenti effetti. La circostanza emersa nel corso dell'istruttoria, ovvero che in occasione dei lavori di sostituzione dei deviatoi sulla linea AV/AC Bologna-Piacenza, *“nella fascia diurna al segmento merci non è stata integralmente inibita la circolazione ma sono state garantite le tracce tecnicamente fattibili e coerenti con il mutato reticolo. A titolo esemplificativo, si osservi che il giorno 13 agosto il 25% del traffico merci diurno ha mantenuto l'originaria programmazione”* (cfr. prot. ART n. 96151/2024, del 7 ottobre 2024), *“RFI ha garantito comunque quasi il 40% dei volumi complessivi del traffico merci, con punte del 50% nei giorni a maggior valenza commerciale, ed in parte anche in orario diurno”* (cfr. prot. ART n. 128831/2024, del 12 dicembre 2024) e 9 circolazioni, a seguito dell'iniziale comunicazione di soppressione, sono poi state mantenute sulla tratta in questione secondo l'orario inizialmente programmato (cfr. prot. ART n. 30206/2025 del 28 marzo 2025), non è idonea ad escludere le responsabilità come sopra rappresentate;

29. anche con riferimento ai restanti interventi di manutenzione della rete per i quali non sono stati rispettati i termini di pubblicazione indicati nel PIR, le argomentazioni di RFI non appaiono giuridicamente rilevanti se non per le due interruzioni indicate nell'elenco ai nn. 163 e 164, che si sono rese necessarie a seguito dei danni causati dall'alluvione avvenuta in Emilia-Romagna nel maggio 2023, e dunque non programmabili a dicembre 2022;
30. al riguardo, occorre porre l'accento sulla distinzione tra le cause di forza maggiore, che sono riconducibili ad eventi straordinari e imprevedibili che non rientrano nel controllo del Gestore, quali appunto i richiamati eventi alluvionali, e le scadenze dettate dal PNRR legate al finanziamento degli interventi o le altre

eccepite dal Gestore, che rappresentano invece cause prevedibili ed i cui effetti erano assolutamente prevenibili, come meglio si rappresenterà ai punti successivi;

31. in altri termini, i fattori esogeni invocati da RFI, al netto del dissesto idrogeologico occorso in Emilia-Romagna, non rappresentano circostanze esimenti della violazione. Sul punto, RFI ha replicato che “[c]irca il 50% delle gare sono state lanciate nel 2022, in particolare nel II semestre, pertanto, gli affidamenti sono avvenuti prevalentemente nel 2023 (...) Prima di tale periodo RFI non aveva la possibilità di disporre del set informativo necessario alle pubblicazioni delle interruzioni secondo le tempistiche indicate nel PIR” (cfr., da ultimo, prot. ART n. 56655/2025, del 20 giugno 2025);
32. al riguardo, non può tacersi, in termini confermativi della violazione, che, secondo quanto riportato dalla stessa RFI nella tabella acquisita al prot. n. 10618/2025, del 29 gennaio 2025, per l’attuazione dei lavori di manutenzione/potenziamento della rete finanziati dal PNRR le relative risorse finanziarie sono state assegnate con decreto del Ministro dell’Economia e delle Finanze del 6 agosto 2021, cioè in tempo utile per consentire al Gestore di adeguare il PIR medesimo mediante l’introduzione di previsioni di flessibilità temporale idonee a conciliare le sopravvenute e prevedibili esigenze di celerità connesse alla natura e alle scadenze dei finanziamenti previsti dal PNRR con gli obblighi informativi previsti, proprio per dare modo alle imprese di programmare la propria attività, in ossequio a quanto previsto dalla decisione delegata (UE) 2017/2075, che al punto 13 prevede che “[I] gestori dell’infrastruttura possono decidere di applicare soglie più stringenti per le restrizioni di capacità basate su percentuali più basse di volumi di traffico stimati o su durate inferiori a quelle indicate nel presente allegato oppure di applicare criteri ulteriori rispetto a quelli di cui al presente allegato, dopo aver consultato i richiedenti e gli operatori degli impianti” e dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che all’art. 14 prescrive che “[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”;
33. in altri termini, sin dall’agosto del 2021 RFI conosceva sia la portata delle risorse messe a disposizione dal PNRR sia il conseguente onere di messa a terra dei relativi investimenti entro il 2026 e, pertanto, avrebbe potuto e dovuto, anche modificando il PIR, adottare una procedura informativa idonea a coordinare le esigenze di programmazione delle imprese ferroviarie con le tempistiche degli interventi come previsti dal PNRR (cfr. punti 9 e 10 sulla procedura di revisione periodica del PIR);

34. peraltro, la narrazione prospettata da RFI nella memoria acquisita al prot. ART n. 48118/2025, del 19 maggio 2025, nella quale la stessa si è difesa eccependo che *“è stato possibile definire il dettaglio delle singole interruzioni necessarie per effettuare i lavori, solo a valle dell’aggiudicazione delle gare e dello sviluppo della progettazione esecutiva che ha interessato tutto il 2023* [enfasi presente nell’originale]” è smentita da quanto rappresentato nella summenzionata tabella, nella quale ben 24 delle 34 interruzioni classificate come correlate ad investimenti del PNRR sono state pubblicate a giugno 2023 (cfr. prot. ART n. 10618/2025, del 29 gennaio 2025);
35. inoltre, dall’analisi della medesima tabella emerge che 22 interruzioni presentano una durata superiore a 7 giorni consecutivi con deviazione/cancellazione di almeno il 30% dell’offerta programmata nella sezione interessata dai lavori, delle quali 17 sono state pubblicate a giugno 2023 e 5 a dicembre 2023: pertanto, in relazione a tali interruzioni, oltre che le disposizioni del PIR di cui al par. 4.3.2.1, non risultano rispettate nemmeno le tempistiche di comunicazione previste dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075) che al punto 8) dispone che *“[p]er quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all’infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite (“restrizioni di capacità”), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per cui più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, i gestori dell’infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima dell’inizio del periodo dell’orario di servizio interessato, nella misura in cui sono noti, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell’orario di servizio interessato”*;
36. l’eccezione sollevata dalla Società nel corso dell’audizione del 9 dicembre 2024, ribadita nella sostanza nella memoria acquisita al prot. ART n. 48118/2025, del 19 maggio 2025, e anche nel corso dell’audizione dinanzi al Consiglio del 17 giugno 2025, per cui *“è lo stesso punto 14 della decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione del 4 settembre 2017 a prevedere espressamente eccezioni al rispetto di tali tempistiche, in circostanze come quelle occorse al Gestore (cfr. prot. ART n. 128831/2024, del 12 dicembre 2024) non può ragionevolmente essere accolta in quanto non ricorrono le cause di esonero dal rispetto dei termini di preavviso delle limitazioni temporanee di capacità di cui alla decisione delegata (UE) 2017/2075, punto 14, atteso che, ad eccezione dei casi previsti al punto 29, nel corso del procedimento non sono emerse cause che hanno determinato delle “restrizioni [che] non rientrano nel controllo del gestore dell’infrastruttura”, o casi in cui “l’applicazione di tali periodi sarebbe*

*inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio*", in quanto come rappresentato al punto 33, sin dall'agosto del 2021 RFI conosceva sia la portata delle risorse messe a disposizione dal PNRR sia il conseguente onere di messa a terra dei relativi investimenti entro il 2026 e, pertanto, avrebbe potuto e dovuto, anche modificando il PIR, adottare una procedura informativa idonea a coordinare le esigenze di programmazione delle imprese ferroviarie con le tempistiche degli interventi come previsti dal PNRR;

37. non sono emersi nemmeno casi in cui la restrizione di capacità, in quanto improvvisa ed imprevedibile, si è resa "*necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario*" (cfr. verbale dell'audizione di RFI del 24 marzo 2025, acquisito al prot. ART, n. 30532/2025, in cui il Gestore ha dichiarato che "*[t]rattandosi di manutenzione straordinaria, lo slittamento di un intervento non determina necessariamente un immediato impatto sulla sicurezza, in quanto si può sopperire mediante un incremento della manutenzione ordinaria preventiva*" (...)). Con specifico riferimento ai lavori di sostituzione dei deviatoi, RFI ha altresì dichiarato, nel corso dell'audizione dinanzi al Consiglio del 17 giugno 2025, che essi "*sono derivati da un'esigenza inderogabile di manutenzione per garantire la sicurezza dell'esercizio: ciò ha imposto – e imporrà in futuro in casi analoghi – un intervento immediato, anche con la conseguenza dell'interruzione della linea AV/AC*". Tale argomentazione non coglie nel segno atteso che l'intervento *de quo* non presenta evidentemente i caratteri dell'immediatezza e dell'imprevedibilità richiesti dal legislatore eurounitario, atteso che esso è stato realizzato nella settimana dal 12 al 19 agosto 2024, e quindi ad oltre un anno e mezzo di distanza dal momento in cui è stata segnalata l'esigenza di effettuare l'intervento (cfr. prot. ART n. 30532/2025, del 31 marzo 2025);
38. peraltro anche laddove le esimenti indicate dalla decisione delegata (UE) 2017/2075, punto 14, trovino applicazione, la stessa disposizione prevede che "*il gestore dell'infrastruttura consulta immediatamente i richiedenti e i principali operatori delle strutture di servizio interessate*"; dall'istruttoria condotta, invece, è emerso che il Gestore non ha dato prova di tale circostanza anzi, con riferimento alle restrizioni di capacità conseguenti all'interruzione sulla linea AV/AC Bologna-Milano, le imprese del trasporto merci hanno ricevuto una *mail* in data 12 aprile 2024, come meglio specificato al punto 28, con cui venivano indicati i treni soppressi; Inoltre in merito agli oneri informativi legati alla restrizione della capacità dell'infrastruttura la decisione delegata (UE) 2017/2075, che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE, al punto 13 prevede che "*[I] gestori dell'infrastruttura possono decidere di applicare soglie più stringenti per le restrizioni di capacità basate su percentuali più basse di volumi di traffico stimati o su durate inferiori a quelle indicate nel presente*

*allegato oppure di applicare criteri ulteriori rispetto a quelli di cui al presente allegato, dopo aver consultato i richiedenti e gli operatori degli impianti ed al riguardo RFI ha definito i correlativi criteri e tempistiche ai paragrafi 4.3.2.2, e 4.3.2.3 di PIR;*

39. parimenti non meritano accoglimento le argomentazioni di RFI, rappresentate nella nota acquisita al prot. ART n. 96151/2024, del 7 ottobre 2024, in relazione alle interruzioni, indicate nell'elenco ai nn. 10, 16, 185, 250, 262 e 265, che risultano essere state programmate sfruttando interruzioni già consolidate nello Scenario Tecnico e, conseguentemente, non hanno causato ulteriori impatti sulla circolazione con conseguenti esigenze comunicative, nonché a quelle indicate ai nn. 58, 278, 279 e 290, che, pur essendo state pubblicate a dicembre 2023, risultano non essere state poi effettuate e dunque non hanno prodotto né interruzioni, né provvedimenti di circolazioni in modifica all'offerta programmata da orario. Infatti, anche con riferimento a tali limitazioni di capacità non risultano rispettati i termini relativi agli obblighi informativi come previsti dal PIR sulla base di quanto previsto dal Decreto legislativo n. 112/2015 e dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075;
40. con riferimento, infine, alla determinazione dell'ammontare della sanzione che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento, RFI eccepisce l'insussistenza dei presupposti della reiterazione della condotta, obiettando che *"la condotta sanzionata con la delibera n. 126/2023 non presenta né sostanziale omogeneità né caratteri fondamentali comuni rispetto a quella oggetto di odierna contestazione, essendo nei due casi diverso -ad avviso della Scrivente- il bene giuridico tutelato"* (cfr. prot. ART 96151/2024, del 7 ottobre 2024), che *"nei due casi in esame diverge sia da un punto di vista soggettivo che oggettivo"* (cfr. prot. ART n. 48118/2025, del 19 maggio 2025), e che, comunque, è tuttora pendente l'impugnazione da parte di RFI innanzi al TAR Piemonte della delibera n. 126/2023;
41. al riguardo, si osserva preliminarmente che, per consolidata giurisprudenza, la definizione delle violazioni *"della stessa indole"* prescinde dalla identità della norma incriminatrice o del bene giuridico violato, ma fa riferimento ad una serie di indicatori che consentono di accettare, nei casi concreti, i caratteri fondamentali comuni fra le diverse violazioni, quali la natura dei fatti o i motivi che li hanno determinati, le finalità, le modalità esecutive delle condotte e il contesto in cui le diverse violazioni si collocano;
42. peraltro, nel caso di specie, si ravvisa comunque la sostanziale omogeneità del bene giuridico tutelato, identificabile nel diritto all'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria, garantito dalle regole e dalle tempistiche prescritte dal PIR – sulla base della disciplina eurounitaria, recepita

dal decreto legislativo n. 112/2015 - relativamente al processo di richiesta e allocazione di capacità;

43. a ciò si aggiunga che la comunanza della natura e della finalità di tutela degli obblighi di condotta contestati nelle delibere n. 126/2023 e n. 121/2024 è finanche corroborata dalla comune *sedes materiae* in cui essi sono previsti (*i.e.* il capitolo 4 del PIR rubricato *“Allocazione della capacità”*), circostanza che rende ancor più evidente la *“stessa indole”* delle violazioni *sub specie* di medesimo contesto in cui le diverse violazioni si collocano;
44. al riguardo, non coglie nel segno l'obiezione di RFI, secondo la quale *“essendo tutte le disposizioni del PIR riconducibili alla garanzia di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura, si configurerebbe un'ipotesi di medesima indole in ogni caso di violazione, reale o presunta, del PIR”* (cfr. prot. ART n. 56655/2025, del 20 giugno 2025), atteso che anche la condotta sanzionata con la delibera n. 126/2023, al pari di quelle contestate nel corso del presente procedimento, ha integrato la violazione di un precetto posto a presidio delle peculiari regole che descrivono il processo di richiesta e allocazione della capacità in termini di tempistica, criteri di priorità e tipologia della richiesta;
45. sussistono pertanto i presupposti sostanziali per la contestazione della reiterazione ai sensi dell'art. 8 *bis*, della legge 24 novembre 1981, n. 689, applicabile al procedimento in oggetto in forza del richiamo operato dalle linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, adottate con delibera n. 49/2017, del 6 aprile 2017, al punto 6.2;
46. anche in punto di *“rito”* le argomentazioni di RFI non colgono nel segno in quanto la summenzionata norma richiede che la violazione sia accertata con provvedimento esecutivo, qual è appunto la richiamata delibera n. 126/2023, mentre la pendenza del giudizio avverso tale atto non è assolutamente condizione ostativa al perfezionamento della reiterazione. Invero, quanto appena rappresentato trova conferma nel dettato normativo del richiamato art. 8 *bis*, nella parte in cui prevede che l'autorità amministrativa competente, *“quando possa derivare grave danno”*, ha la (mera) facoltà di sospendere gli effetti conseguenti alla reiterazione *“fino a quando il provvedimento che accerta la violazione precedentemente commessa sia divenuto definitivo”*, precisando che *“[G]li effetti della reiterazione cessano di diritto, in ogni caso, se il provvedimento che accerta la precedente violazione è annullato”*;
47. peraltro, la delibera n. 126/2023 ha già avuto l'avvallo del TAR Piemonte che ne ha dichiarato la piena legittimità (cfr. sentenza n. 1092/2024 del 28 ottobre 2024), e che è tuttora pendente presso il Consiglio di Stato il giudizio di appello promosso da RFI per la riforma della sentenza di primo grado;

**RITENUTO**

pertanto, di accertare, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il mancato rispetto delle regole e dei principî relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, come disposti nel Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024, sulla base di quanto previsto dal Decreto legislativo n. 112/2015 e dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, reiterando il comportamento violativo già precedentemente accertato in relazione alla disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;

**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:

- i. ai sensi dell'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689, 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”*;
- ii. la disposizione normativa per cui si procede prevede che l'importo della sanzione deve essere commisurato fino al massimo del 2% del fatturato relativo all'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione e, comunque, in misura non superiore a 2 milioni di euro;
- iii. sulla base del fatturato realizzato dalla Società nell'anno 2024, pari ad euro 2.877.373.192, il massimo edittale della sanzione irrogabile, nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina sanzionatoria di riferimento, è pari a 2 milioni di euro;
- iv. sotto il profilo della gravità della violazione, rileva, in primo luogo, l'estensione della stessa, sia sotto il profilo del numero di interruzioni temporanee di capacità relativamente alle quali non è stato rispettato il termine di comunicazione – pari a 93 –, sia sotto il profilo dell'estensione territoriale della condotta, che incide su nodi e linee che coinvolgono l'intera infrastruttura nazionale (cfr. prot. ART n. 61429/2024); rileva, altresì, il dato relativo al significativo ritardo nella comunicazione delle interruzioni, perché, a fronte della scadenza fissata a dicembre 2022, 66 interruzioni sono state comunicate a giugno 2023 e 27 a dicembre 2023; rileva, inoltre, la lesione delle legittime esigenze di programmazione del proprio servizio da parte di tutte le altre imprese ferroviarie coinvolte, poiché il mancato rispetto dei termini previsti ha posto i richiedenti nell'impossibilità di richiedere tracce congruenti con la programmazione dell'interruzione; tale aspetto inoltre ha causato gravi disagi, come ampiamente riportato dai mezzi di informazione, sia alle imprese ferroviarie operanti nel segmento passeggeri che hanno dovuto adeguare la propria programmazione, sia ai passeggeri che hanno subito i conseguenti effetti, in virtù della circostanza che, come dichiarato dalla stessa RFI, *“in quella*

*settimana anche il traffico open access risulta essere stato ridotto in modo consistente, con la soppressione di più del 40% del volume giornaliero*” (cfr. prot.

ART n. 128831/2024, del 12 dicembre 2024); con riferimento specifico alla situazione lamentata da FerCargo, rilevano gli effetti economici dannosi determinati dalla violazione del Gestore (cfr. prot. ART n. 53908/2024), anche in considerazione del rilevante numero delle circolazioni coinvolte nell'interruzione della linea AV tra Fidenza e Castelfranco nel corso della settimana dal 12 al 19 agosto 2024 (cfr. prot. ART n. 15938/2025, del 14 febbraio 2025); d'altra parte, al fine di apprezzare complessivamente la gravità della violazione, non può sottrarsi che delle 95 interruzioni in relazione alle quali è stato rilevato in sede di contestazione il mancato rispetto dei termini relativi agli obblighi informativi, 2 interruzioni si sono rese necessarie a seguito dei danni causati dagli eventi alluvionali occorsi in Emilia-Romagna nel maggio 2023, e dunque non programmabili a dicembre 2022, altre 6 risultano essere state programmate sfruttando interruzioni già consolidate nello Scenario Tecnico e, conseguentemente, non hanno causato ulteriori impatti sulla circolazione con conseguenti esigenze comunicative, mentre altre 4 risultano non essere state poi effettuate e dunque non hanno prodotto né interruzioni, né provvedimenti di circolazioni in modifica all'offerta programmata da orario;

- v. quanto alle azioni poste in essere dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, con riferimento ai menzionati lavori di sostituzione dei deviatoi sulla linea AV/AC Bologna-Piacenza rileva la circostanza che, a fronte dell'iniziale comunicazione di totale soppressione del traffico merci programmato nell'orario diurno, “*nella fascia diurna al segmento merci non è stata integralmente inibita la circolazione ma sono state garantite le tracce tecnicamente fattibili e coerenti con il mutato reticolo. A titolo esemplificativo, si osservi che il giorno 13 agosto il 25% del traffico merci diurno ha mantenuto l'originaria programmazione*” (cfr. prot. ART n. 96151/2024, del 7 ottobre 2024) e “*RFI ha garantito comunque quasi il 40% dei volumi complessivi del traffico merci, con punte del 50% nei giorni a maggior valenza commerciale, ed in parte anche in orario diurno*” (cfr. prot. ART n. 128831/2024, del 12 dicembre 2024);
- vi. sussiste la reiterazione, in presenza di una violazione della stessa indole, accertata con la delibera n. 126/2023, del 27 luglio 2023, di cui si tiene conto nell'ambito della determinazione dell'importo base della sanzione, agendo l'applicazione dell'articolo 37, comma 14, lett. d) sull'aumento del limite massimo edittale;
- vii. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dall'ultimo bilancio disponibile della Società emerge che la stessa ha esposto un valore totale dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, per l'esercizio 2024, pari ad euro 2.877.373.192 e una perdita di euro 99.078.039;
- viii. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo:

(i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 546.000,00 (cinquecentoquarantaseimila/00); (ii) applicare sul predetto importo base una riduzione pari a euro 109.200,00 (centonovemiladuecento/00), in considerazione delle azioni poste in essere successivamente alla violazione; ; iii) non applicare sul predetto importo alcuna maggiorazione; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 436.800,00 (quattrocentotrentaseimilaottocento/00);

**RITENUTO** pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 436.800,00 (quattrocentotrentaseimilaottocento/00), ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

tutto ciò premesso e considerato

#### **DELIBERA**

1. è accertato, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il mancato rispetto delle regole e dei principî relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, come disposti nel Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024, sulla base di quanto previsto dal Decreto legislativo n. 112/2015 e dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, reiterando il comportamento violativo già precedentemente accertato in relazione alla disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
2. per la violazione di cui al punto 1, è irrogata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la sanzione pecuniaria di euro 436.800,00 (quattrocentotrentaseimilaottocento/00), ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
3. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata entro il termine di trenta giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, 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 'Delibera n.': 133, nel campo 'Anno': 2025 e nel campo 'Descrizione causale': "sanzione Delibera n. 133/2025";
4. decorso il termine di cui al punto 3, 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 di 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. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed è pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità.

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

Torino, 31 luglio 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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