

Delibera n. 105/2026

**Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023 - Procedimento avviato con delibera n. 208/2025, del 26 novembre 2025, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.**

L'Autorità, nella sua riunione del 25 giugno 2026

- VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II;
- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: "Autorità" oppure "ART") e, in particolare:
- la lett. a) del comma 2, 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, portuali, aeroportuali ed alle reti autostradali"*;
  - la lett. b) del comma 2, ai sensi della quale l'Autorità provvede *"a definire, se ritenuto necessario in relazione alle condizioni di concorrenza effettivamente esistenti nei singoli mercati dei servizi dei trasporti nazionali e locali, i criteri per la fissazione da parte dei soggetti competenti delle tariffe, dei canoni, dei pedaggi, tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico delle imprese regolate, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese, i consumatori"*;
- 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;
- VISTA** la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l'allegato VII della sopra citata direttiva 2012/34/UE;
- VISTO** il Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017 relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *"Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"* (di seguito: d.lgs.

112/2015), come modificato per effetto del decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, e, in particolare:

- l'articolo 1, comma 1, lettera a), ai sensi del quale “[i]l presente decreto disciplina [...] le regole relative all’utilizzo ed alla gestione dell’infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali ed alle attività di trasporto per ferrovia delle imprese ferroviarie operanti in Italia;
- l'articolo 1, comma 4, ai sensi del quale “[l]e reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all’utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all’attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all’infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto”;
- l'articolo 1, comma 5, ai sensi del quale “[p]er le reti di cui al comma 4, le funzioni dell’organismo di regolazione di cui all’articolo 37, sono svolte dall’Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE e dal presente decreto”;
- l'articolo 3, comma 1, lettera b-septies), ai sensi del quale “[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] b-septies) funzioni essenziali del gestore dell’infrastruttura: l’adozione di decisioni relative all’assegnazione delle tracce ferroviarie, incluse sia la definizione e la valutazione della disponibilità che l’assegnazione delle singole tracce ferroviarie, e l’adozione di decisioni relative all’imposizione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura, comprendenti il calcolo e la riscossione dei canoni, in conformità ai criteri stabiliti dall’organismo di regolazione, ai sensi, in particolare, degli articoli 17 e 26 del presente decreto”;
- l'articolo 11, comma 11, ai sensi del quale “[i] gestori di infrastrutture ferroviarie regionali di cui all’articolo 1, comma 4, nel caso in cui entro trecentosessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto non risultino entità giuridicamente distinte dall’impresa che svolge le prestazioni di servizio di trasporto sulla medesima rete, procedono, entro i successivi novanta giorni, ad affidare le funzioni essenziali di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b-septies), ad un soggetto terzo, indipendente sul piano giuridico e decisionale dalle imprese ferroviarie [...]”;
- l'articolo 11-ter, comma 2, ai sensi del quale “[i]l gestore dell’infrastruttura mantiene il potere di vigilanza relativamente all’esercizio delle funzioni di cui all’articolo 3, comma 1, lettera b), e ne ha la responsabilità. Le entità che svolgono le funzioni essenziali si conformano agli articoli 11, 11-bis e 11-quater”;
- l'articolo 14, comma 1, ai sensi del quale “[i]l 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”;*

*- l'articolo 37, comma 14, lettera a), ai sensi del quale: “[l]’organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: [...] a) in caso violazioni della disciplina relativa all’accesso ed all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell’uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell’ultimo esercizio chiuso anteriormente all’accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000”;*

**VISTO** il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, recante *“Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alla Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione”*, che, in applicazione di quanto previsto dall’articolo 1, comma 6, del d.lgs. 112/2015, individua le reti ferroviarie di cui al citato comma 4 del medesimo articolo;

**VISTO** il Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità, adottato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni (di seguito: *“Regolamento sanzionatorio”*);

**VISTE** le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall’Autorità, adottate con delibera n. 49/2017, del 6 aprile 2017 (di seguito: *linee guida*);

**VISTA** la delibera dell’Autorità n. 95/2023, del 31 maggio 2023, recante *“Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell’atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”*, come da ultimo emendata, con specifico riferimento alle reti regionali interconnesse, e successive modificazioni e, in particolare:

- la misura 49 di cui all’Allegato “A” alla delibera n. 95/2023, ai sensi della quale *“1. [i]n coerenza con l’obiettivo di assicurare, anche per le reti regionali interconnesse individuate dal d.m. 5 agosto 2016 del MIT, il rispetto dei principi stabiliti dall’Autorità in materia di determinazione dei canoni d’accesso alle infrastrutture, le misure di cui al presente titolo individuano alcuni elementi di specificazione dei criteri generali previsti al Titolo 2 e al Titolo 3 per l’infrastruttura ferroviaria nazionale”;*

- la misura 52.1 di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023, ai sensi della quale *"1. [i]l periodo tariffario quinquennale per le infrastrutture ferroviarie regionali è posticipato di un anno rispetto a quello stabilito per l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Pertanto, la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria regionale è effettuata nel corso del primo anno del periodo tariffario quinquennale stabilito alla Misura 4 per l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale annualità rappresenta, per l'infrastruttura ferroviaria regionale, il c.d. Anno ponte, ossia l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo tariffario, nel corso del quale il GI della rete regionale o l'AB, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono agli adempimenti inerenti alla elaborazione e alla presentazione all'Autorità della documentazione relativa alla determinazione dei suddetti canoni"*;
- la misura 52.2 di cui all'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023, ai sensi della quale *"1. [a]i fini della verifica di conformità, entro il 30 giugno dell'Anno ponte (...), il GI presenta all'Autorità il sistema tariffario (...) i [e]ntro il 30 novembre dell'Anno ponte (...), l'Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione"*;

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 55386/2025, del 16 giugno 2025, con la quale La Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche: LFI o Società), nel comunicare che, ai sensi dell'articolo 2364 cod. civ. e dello Statuto Sociale, ha fatto utilizzo della clausola statutaria che prevede la possibilità di approvare il bilancio di esercizio nel termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, ha informato che tale approvazione sarebbe stata effettuata il 20 giugno 2025 ed ha formulato una richiesta di *"proroga al 31 ottobre 2025 dei termini per la trasmissione della documentazione relativa al sistema tariffario 2026-2030 per le linee di competenza"*;

**VISTA**

la delibera dell'Autorità n. 102/2025, del 25 giugno 2025, notificata in pari data a LFI con prot. ART. n. 57494/2025, recante *"Misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023. Accoglimento richiesta formulata da La Ferroviaria Italiana S.p.A. per la proroga del termine di trasmissione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030"*, con la quale è stata accolta la richiesta presentata da LFI di proroga del termine per la presentazione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e della documentazione a corredo della stessa previste dalla misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023, del 31 maggio 2023, individuando, a tal fine, il termine del 1° settembre 2025;

**RILEVATO**

che LFI non provvedeva a trasmettere all'Autorità, per le valutazioni di competenza, la proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e la documentazione a corredo della stessa previste dalla misura 52.2 dell'Allegato A" alla delibera n. 95/2023, del

31 maggio 2023, entro il termine del 1° settembre 2025, da ultimo individuato con la succitata delibera n. 102/2025;

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 73149/2025, del 4 settembre 2025, con la quale la Società ha comunicato l'impossibilità di presentare la proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e la documentazione a corredo entro i termini del 1° settembre 2025, in considerazione della necessità di confronto con l'Ente Affidante, Regione Toscana, in merito alla stima di una componente ulteriore del canone, dichiarando l'impegno, *"a valle di tale confronto, a trasmettere a stretto giro all'Autorità la documentazione prevista"*, attività che, secondo quanto afferma la Società, non sarebbe stato possibile svolgere per *"l'impossibilità di organizzare nel mese di agosto 2025 gli opportuni incontri di condivisione con l'Ente Affidante a causa delle contingenze temporali del periodo (chiusure estive). LFI si impegna, a valle di tale confronto, a trasmettere a stretto giro all'Autorità la documentazione prevista e conferma di aver proceduto alla trasmissione della documentazione caricata nel portale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti in data 28/08/2025 con prot. 71716 relativa alla CONTABILITA' REGOLATORIA [enfasi in originale] 2024 di LFI, come previsto dalla delibera n. 95/2023"*;

**VISTA**

la delibera n. 189/2025, del 13 novembre 2025, notificata in pari data con nota prot. ART n. 92348/2025, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2027 presentato da La Ferroviaria Italiana S.p.A."*, con la quale l'Autorità ha, tra l'altro, precisato, in relazione agli aspetti tariffari, che i valori che il gestore deve riportare nel PIR 2027 sono *"quelli risultanti dalle determinazioni che l'Autorità assumerà in applicazione di quanto previsto dalla misura 52.2, punto 1, lettera i) dell'Allegato A alla citata delibera n. 95/2023"*;

**VISTA**

la delibera n. 208/2025, del 26 novembre 2025, notificata in pari data con nota prot. ART n. 95519/2025, con la quale l'Autorità ha contestato a LFI l'inottemperanza relativa alla mancata trasmissione all'Autorità, per le valutazioni di competenza, della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e della documentazione a corredo della stessa previste dalla misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023, del 31 maggio 2023, entro il termine del 1° settembre 2025, da ultimo individuato con la delibera n. 102/2025, del 25 giugno 2025, e ha, conseguentemente, avviato un procedimento sanzionatorio per la violazione della disciplina relativa all'accesso e all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, sanzionabile ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

**VISTA**

la delibera n. 223/2025, dell'11 dicembre 2025, notificata in pari data con nota prot. ART n. 98966/2025, recante *"La Ferroviaria Italiana S.p.A. – Disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all'orario di servizio 2026-2027 e formulazione della proposta tariffaria 2027-2031."*, con la quale l'Autorità ha assunto le determinazioni prospettate nella delibera n. 189/2025, facendo *"salvi gli esiti del procedimento sanzionatorio avviato con la delibera 208/2025, del 26 novembre 2025"*;

**VISTA**

la nota, acquisita al prot. ART n. 99191/2025, del 12 dicembre 2025, con la quale LFI ha trasmesso la proposta tariffaria riferita al periodo 2026/2030, sottolineando che *“la condivisione da parte della Regione Toscana dei contenuti della proposta in ordine alla componente B della tariffa – condivisione indispensabile ai fini della trasmissione a codesta Autorità della documentazione richiesta – è pervenuta alla scrivente soltanto nella giornata del 11 dicembre 2025”*;

**VISTA**

la memoria difensiva, acquisita al prot. ART n. 103361/2025, del 29 dicembre 2025, con la quale LFI ha fatto istanza di audizione innanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni e si è difesa nel merito rappresentando, tra l’altro, che:

- *“LFI è in regime di atto d’obbligo da oltre due anni. In particolare, l’Atto d’obbligo in vigore, notificato il 25 settembre 2025, ha durata dal 1° ottobre 2025 al 30 settembre 2026”*;
- *“[l]a Regione Toscana ha assunto la determinazione di procedere, alla scadenza del periodo di validità del predetto atto, all’affidamento della gestione dell’infrastruttura ferroviaria mediante una procedura ad evidenza pubblica”, conseguentemente “LFI si è ritrovata nella particolare situazione di dover elaborare una proposta tariffaria per un periodo che eccede la durata della concessione in vigore e con previsioni economico-finanziarie e a carattere tariffario che vincoleranno il futuro gestore che verrà selezionato all’esito della procedura”*;
- *“l’amministrazione regionale – in vista della procedura di gara anzidetta ed alla luce delle valutazioni istruttorie operate - ha richiesto espressamente a LFI di azzerare la componente B al fine di evitare l’insorgere di poste figurative nel calcolo della proposta tariffaria nelle successive annualità”*;
- *“il ritardo nella condivisione da parte dell’amministrazione sia imputabile ad una serie di circostanze straordinarie, quali:*
  - *le complessità derivanti dal regime di atto d’obbligo in cui LFI attualmente opera e le considerazioni in merito alla prospettata gara per l’affidamento della gestione dell’infrastruttura, che hanno richiesto valutazioni strategiche per evitare effetti distorsivi sulle stime che la Regione Toscana dovrà effettuare con riferimento ai corrispettivi prospettici ed agli eventuali rapporti di credito/debito - tra LFI e l’Impresa Ferroviaria - successivamente oggetto di potenziale trasferimento al Gestore Entrante”*;
- *“in conformità al quadro regolatorio, già **a far data da luglio 2025** [enfasi presente in originale] LFI ha sottoposto alla Regione Toscana i contenuti della proposta elaboranda, al fine di ottenere la necessaria sua approvazione, specie per ciò che concerne la scelta di prevedere la suddetta componente B della tariffa. A fronte della richiesta avanzata dall’amministrazione in ordine all’azzeramento della componente B, LFI si è prontamente attivata per recepire le indicazioni pervenute dall’amministrazione regionale e si sono tenuti una serie di incontri ed analisi istruttorie con il coinvolgimento degli advisors della Regione Toscana e di*

*LFI. Tuttavia, la definitiva condivisione da parte della Regione Toscana dei contenuti della proposta (condivisione indispensabile ai fini della trasmissione a codesta Autorità della documentazione richiesta) è pervenuta ad LFI – per le ragioni prima evidenziate - soltanto in data 11 dicembre 2025 e si è provveduto alla trasmissione all’Autorità il giorno immediatamente successivo”;*

- - “[a]lla luce di tutto quanto sopra è evidente come il ritardo nella trasmissione della Proposta - dipendendo unicamente dagli incompressibili tempi di svolgimento dell’istruttoria della Regione Toscana e del successivo confronto tecnico/economico con il gestore dell’infrastruttura - sia stato determinato da fattori esogeni del tutto estranei alla sfera di controllo della società e non governabili dalla stessa e che rivestono carattere straordinario” e “nessuna contestazione può essere mossa nei confronti di LFI, pena la configurazione di una inammissibile forma di responsabilità oggettiva per fatto altrui”;

**VISTE**

la nota prot. ART n. 3643/2026, del 16 gennaio 2026, con la quale l’Ufficio Vigilanza e sanzioni ha dato riscontro alla summenzionata richiesta di audizione di LFI, convocandola in audizione, in modalità videoconferenza, per il giorno 27 gennaio 2026, e la nota acquisita con prot. ART n. 5228/2026, del 23 gennaio 2026, con la quale il Gestore ha comunicato i nominativi dei partecipanti all’audizione;

**VISTO**

il verbale dell’audizione di LFI del 27 gennaio 2026, acquisito al prot. ART n. 6018/2026 di pari data, nel corso della quale la Società, richiamando la memoria difensiva acquisita al prot. ART n. 103361/2025 e ribadendo che “*nel caso delle ferrovie regionali non interconnesse la misura 50 della delibera n. 95/2023 riconduce la trasmissione della proposta tariffaria alla necessaria condivisione con l’Ente regionale della componente B della tariffa*”, ha chiesto l’archiviazione del procedimento, rappresentando, in particolare, che “*LFI ha provato in ogni modo a rispettare la scadenza comunicata dall’Autorità; tuttavia, il confronto con la Regione Toscana per la valutazione delle poste figurative non ha consentito il rispetto del termine*”, precisando altresì che “*la tematica affrontata ha reso necessaria la nomina di un esperto, come d’altra parte ha fatto anche la Regione Toscana, in quanto sia l’elaborazione della tariffa sia la valutazione dei suoi effetti, soprattutto in un’ottica prospettica in cui il concedente ha deciso di affidare con gara pubblica la gestione dell’infrastruttura, richiedevano delle conoscenze molto specifiche*”;

**VISTA**

la nota, acquisita al prot. ART n. 8318/2026, del 5 febbraio 2026, con la quale LFI, a seguito dell’audizione del 27 gennaio 2026, ha trasmesso osservazioni difensive unitamente alla documentazione richieste in sede di audizione, quale, tra l’altro, il decreto dirigenziale n. 20206 del 22.09.2025 della Regione Toscana, da cui si evince la scansione temporale degli atti d’obbligo che hanno regolato la prosecuzione dell’affidamento a LFI del servizio di gestione dei beni, degli impianti e dell’infrastruttura ferroviaria funzionali all’esercizio dei servizi di trasporto pubblico

locale - sulle linee Arezzo-Stia ed Arezzo-Sinalunga – a far data dalla scadenza del previgente contratto di servizio, intervenuta il 30 settembre 2023;

**VISTE** le risultanze istruttorie relative al procedimento avviato con delibera n. 208/2025, comunicate alla Società, con nota prot. ART n. 27953/2026, del 17 aprile 2026, previa autorizzazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell’articolo 20, comma 1, lettera b), del Regolamento sanzionatorio;

**VISTA** la memoria di replica, acquisita al prot. ART n. 31463/2026, del 5 maggio 2026, nella quale la Società, nel rispetto del termine assegnato con la comunicazione delle risultanze istruttorie, ha ribadito sostanzialmente le argomentazioni difensive già espresse con la memoria del 29 dicembre 2025 nonché nel corso dell’audizione del 27 gennaio 2026 e ha, altresì, chiesto l’audizione dinanzi al Consiglio;

**VISTE** la nota prot. ART n. 32960/2026, del 12 maggio 2026, con la quale la Società è stata convocata in audizione dinanzi al Consiglio dell’Autorità per il giorno 26 maggio 2026 alle ore 14:45, nonché la nota prot. ART n. 35272/2026, del 19 maggio 2026, con la quale la Società ha trasmesso i nominativi dei partecipanti all’audizione predetta;

**VISTO** il verbale dell’audizione finale dinanzi al Consiglio tenutasi in data 26 maggio 2026 (acquisito agli atti con nota prot. ART n. 38901/2026, del 5 giugno 2026) nel corso della quale la Società, premettendo di riportarsi sostanzialmente alle argomentazioni espresse nella memoria acquisita al prot. ART n. 31463/2026, del 5 maggio 2026, ha rappresentato, tra l’altro, che:

- le misure 50.2 e 50.3 della delibera n. 95/2023 prevedono che *“la definizione dei canoni non possa essere autodeterminata dal gestore dell’infrastruttura al di fuori di una condivisione, di un “concerto” appunto, con l’Amministrazione regionale, specialmente ai fini della scelta specifica della componente B della tariffa del canone, componente B sulla quale la Regione di appartenenza deve necessariamente esprimersi”*;
- *“(…) una lettura differente della delibera n. 95/2023, in forza della quale il gestore dell’infrastruttura possa invece autonomamente trasmettere la proposta tariffaria e quindi assumere la decisione sulla componente B del canone senza la condivisione della Regione stessa, parrebbe incompatibile anche con il dettato della misura 50 nella parte in cui richiede alle Regioni di rivedere i contratti di servizio stipulati con i gestori di infrastruttura proprio per adeguarne i contenuti economici alle risultanze della proposta tariffaria”*;
- *“al fascicolo istruttorio è presente ampia documentazione a supporto del percorso temporale che ha condotto all’adozione della decisione da parte della Regione Toscana, non di LFI, di azzerare la componente B del canone in virtù delle motivazioni espresse nel verbale sottoscritto dalla Regione e da LFI in data 4 dicembre 2025(...). Invero, la condivisione con la Regione è avvenuta l’11 dicembre 2025 e LFI ha trasmesso la proposta tariffaria il 12 dicembre del 2025:*

*non potendo LFI trasmettere la proposta tariffaria al di fuori di un processo di condivisione con la Regione, si ritiene conseguentemente non imputabile a LFI la condotta oggetto di sanzione”;*

- *“i) LFI si è attivata ben prima dell’avvio del procedimento sanzionatorio, avendo affidato nel mese di aprile 2025 l’incarico al proprio advisor proprio su questa materia, avendo approvato nel mese di giugno 2025 il bilancio e avendo elaborato la prima versione della proposta tariffaria nel mese di luglio 2025; ii) la condotta contestata a LFI integra un’ipotesi di adempimento tardivo e non di omesso adempimento; iii) la violazione contestata è dipesa da eventi imputabili a terzi, come ampiamente argomentato, da ultimo, nelle considerazioni sopra esposte”*

**VISTA**

la nota acquisita al prot. ART n. 37118/2026, del 27 maggio 2026, con la quale la Società, in riscontro alla richiesta formulata nel corso della predetta audizione finale, ha comunicato che i proventi da mercato, di cui all’art. 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, realizzati da LFI nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale nell’anno 2024, ammontano a euro 2.560.143,92;

**VERIFICATO**

che l’ultimo bilancio approvato dalla Società risulta essere quello relativo all’esercizio 2024, approvato in data 24 giugno 2025, come risulta da visura camerale;

**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 emerge – come già riferito nelle risultanze istruttorie comunicate alla Società con nota prot. ART n. 27953/2026, del 17 aprile 2026 – che l’Autorità ha tenuto in debita considerazione la richiesta, avanzata dalla Società con la nota prot. ART n. 55386/2025, di una proroga che tenesse conto della necessità di avvalersi del maggior termine per l’approvazione del bilancio, avendo accordato, con la delibera n. 102/2025, un differimento sino alla data del 1° settembre 2025, e non oltre al fine consentire all’Autorità di svolgere le proprie funzioni conformemente a quanto previsto dalla misura 52.2, n. 1, lett. i), dell’Allegato “A” alla delibera n. 95/2023;
2. ciononostante, la Società non ha presentato la proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e la documentazione a corredo entro il termine prorogato al 1° settembre 2025; soltanto con la nota prot. ART n. 73149/2025, del 4 settembre 2025, LFI ha comunicato l’impossibilità di rispettare tale scadenza *“in considerazione della necessità di confronto con l’Ente Affidante Regione Toscana in merito alla stima della componente B della tariffa del pedaggio”*, precisando, altresì, che *“la motivazione che ha condotto alla necessità di un tempo superiore rispetto ai termini previsti è strettamente legata all’impossibilità di organizzare*

- nel mese di agosto 2025 gli opportuni incontri di condivisione con l'Ente Affidante a causa delle contingenze temporali del periodo (chiusure estive)";*
3. in considerazione dei provvedimenti assunti dall'Autorità, e più precisamente della delibera n. 189/2025 e della delibera n. 223/2025, appositamente notificati (cfr. prott. ART nn. 92348/2025 e 98966/2025), le argomentazioni della Società non assumono pregio in quanto la proposta tariffaria, riferita al periodo 2026-2030, trasmessa da LFI con nota prot. ART n. 99191/2025, del 12 dicembre 2025, risulta oltremodo tardiva per le valutazioni che l'Autorità avrebbe dovuto effettuare nei termini previsti dalla richiamata Misura 52.2;
  4. infatti, la Società ha provveduto a trasmettere la proposta tariffaria soltanto il 12 dicembre 2025 (con nota prot. ART n. 99191/2025), ossia in un momento del tutto incompatibile con le tempistiche stabilite dall'Autorità, sia in relazione alle esigenze istruttorie necessarie per la verifica di conformità della proposta tariffaria, atteso che, come disposto dalla Misura 52.2, lett. i), della delibera n. 95/2023, “[e]ntro il 30 novembre dell’Anno ponte (**TT00**), l’Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario ai propri principi e criteri (prescrivendo, se ritenuto necessario, gli eventuali correttivi) e ne autorizza la pubblicazione”, sia in considerazione delle scadenze previste dal decreto legislativo 112/2015 per la pubblicazione del PIR. Ed invero, a fronte dell’inottemperanza della Società, l'Autorità, facendo salvi gli esiti del relativo procedimento sanzionatorio, con la delibera n. 223/2025, dell'11 dicembre 2025, nel dare seguito alla delibera n. 189/2025, del 13 novembre 2025, con riguardo ai valori da inserire nel PIR di LFI in assenza della suddetta proposta, ha prescritto di *“di riportare nel PIR 2027, quali valori dei canoni e delle tariffe per l'accesso alla relativa infrastruttura, agli impianti ed ai servizi ivi forniti per l'orario di servizio 2026-2027, quelli già previsti per l'orario 2025-2026, adeguati, al fine di tenere conto degli aspetti inflattivi, applicando il tasso pari all'1,5%; tali valori sono esposti in apposito aggiornamento straordinario del PIR 2027 da pubblicarsi entro il 31 dicembre 2025”*;
  5. peraltro, la Società ha recepito formalmente le prescrizioni di cui alla richiamata delibera n. 223/2025 nel *“PROSPETTO INFORMATIVO RETE 2027 (...) – Edizione Dicembre 2025”*, come risulta dalla nota acquisita al prot. ART n. 99287/2025, del 12 dicembre 2025;
  6. conseguentemente la trasmissione tardiva (alla data del 12 dicembre 2025) rispetto al termine del 1° settembre 2025 non costituisce ottemperanza al dettato della summenzionata misura 52.2;
  7. non appaiono conferenti le giustificazioni addotte dalla Società, ove si consideri che la stessa, pur avendo ottenuto la proroga al 1° settembre 2025 con la delibera n. 102/2025, solo successivamente alla scadenza del suddetto termine (cfr. prot. ART n. 73149/2025, del 4 settembre 2025) ha comunicato l'impossibilità di rispettare tale termine, peraltro adducendo *ex novo* una causa

- di giustificazione differente da quella eccepita in prima istanza e, tuttavia, già nota a LFI al momento della richiesta di proroga del 16 giugno 2025, quale, appunto, la necessaria condivisione con la Regione Toscana in merito alla stima della componente B della tariffa del pedaggio in un periodo connotato da *“chiusure estive”*;
8. al riguardo, LFI ha ripetutamente eccepito, da ultimo nel corso dell’audizione finale del 26 maggio 2026 (cfr. prot. ART n. 38901/2026, del 5 giugno 2026), che *“non potendo LFI trasmettere la proposta tariffaria al di fuori di un processo di condivisione con la Regione, si ritiene conseguentemente non imputabile a LFI la condotta oggetto di sanzione”* atteso che tale condivisione è avvenuta l’11 dicembre 2025 e LFI ha trasmesso la proposta tariffaria il successivo 12 dicembre;
  9. tuttavia, l’invocata necessità di procedere *“di concerto”* con la Regione non è idonea a giustificare la mancata trasmissione della proposta tariffaria nei termini assegnati dall’Autorità alla luce delle tempistiche con cui la Società si è resa promotrice del percorso di condivisione con la Regione;
  10. infatti, se è vero che la Società ha sottoposto alla Regione Toscana i contenuti della proposta tariffaria già a far data da luglio 2025, è anche vero che il verbale sottoscritto dalla Regione e da LFI in data 4 dicembre 2025 dà atto di *“interlocuzioni frequenti tra LFI e la Regione da settembre 2025, con scambi di mail e incontri tecnici finalizzati alla condivisione delle risultanze”*, quindi oltre la scadenza del termine del 1° settembre 2025;
  11. anche le argomentazioni concernenti la straordinarietà del contesto di riferimento non possono essere accolte, atteso che, come dichiarato dalla stessa LFI, la Società *“è in regime di atto d’obbligo da oltre due anni”* (cfr., da ultimo, prot. ART n. 0031463/2026); inoltre, dalla lettura del decreto dirigenziale n. 20206 del 22.09.2025, trasmesso dalla Società con nota prot. ART n. 8318/2026, emerge che il decreto dirigenziale n. 2488 del 6 febbraio 2025, con il quale la Regione Toscana ha adottato l’atto impositivo per il periodo dal 1° marzo 2025 al 30 settembre 2025, è stato notificato alla Società in data 12 febbraio 2025 e che, pertanto, LFI era a conoscenza della *“coincidenza nello stesso mese di settembre 2025 della scadenza dell’atto d’obbligo (30.09.2025) e del termine per la trasmissione della proposta tariffaria 2026-2030”* già a far data dal mese di febbraio 2025;
  12. invero, l’adempimento richiesto, ovvero la trasmissione all’Autorità del sistema tariffario entro il termine del 30 giugno dell’Anno ponte, rappresenta un obbligo ormai consolidato nell’ambito di un quadro normativo ampiamente cristallizzato, considerato che la delibera n. 95/2023 è entrata in vigore in data 31 maggio 2023;
  13. pertanto, LFI, consapevole della richiamata contingenza temporale, avrebbe potuto, secondo l’ordinaria diligenza, attivarsi preventivamente al fine di anticipare le interlocuzioni con la Regione Toscana in merito alla stima della

componente B della tariffa del pedaggio in modo da poter rispettare la scadenza del 1° settembre 2025, come da ultimo individuata in accoglimento della richiesta di proroga; in tale contesto non è condivisibile l'argomentazione della Società con cui si invocano "eventi imputabili a terzi" (cfr., da ultimo, prot. ART n. 38901/2026), e quindi alla Regione, per escludere la responsabilità della violazione. Tra l'altro, l'invocata misura 50.2 della delibera n. 95/2023 rimette alla discrezionalità del Gestore la determinazione di una componente ulteriore del canone (componente B, con sue relative modulazioni) e, quindi, il conseguente coinvolgimento della Regione, essendo noto, andava programmato con tempistiche coerenti agli obblighi della regolazione;

14. conseguentemente, anche le argomentazioni riferite all'imminente indizione della procedura di gara per l'affidamento del servizio non appaiono rilevanti ai fini di escludere la responsabilità di LFI per la violazione contestata in quanto le tempistiche necessarie per il coinvolgimento della Regione Toscana avrebbero dovuto essere adeguatamente considerate dalla Società, come già rappresentato ai punti 7, 10, 11 e 13;
15. in conclusione, le motivazioni addotte dal gestore non si ritengono idonee a giustificare il ritardo nella trasmissione della documentazione richiesta in quanto LFI avrebbe potuto e dovuto imprimere con maggiore tempestività il proprio impulso proattivo al percorso di condivisione con l'Ente affidante;
16. il ritardo nella trasmissione della documentazione richiesta, pertanto, non può ritenersi imputabile a terzi, bensì è ascrivibile alla mancata adozione di una adeguata organizzazione dell'attività necessaria, da parte della Società, ai fini dell'ottemperanza al quadro regolatorio vigente in materia tariffaria, considerando, altresì, che quasi tutti i GI interessati dall'ottemperanza hanno provveduto nel termine assegnato;

#### **RITENUTO**

pertanto, di accertare, nei confronti di LFI, l'inottemperanza in merito alla mancata trasmissione all'Autorità, per le valutazioni di competenza, della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e della documentazione a corredo della stessa previste dalla misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023, del 31 maggio 2023, entro il termine del 1° settembre 2025, da ultimo individuato con la delibera n. 102/2025, del 25 giugno 2025;

#### **CONSIDERATO**

quanto riportato nella relazione dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni nella relazione istruttoria in ordine alla quantificazione delle sanzioni e in particolare che:

1. ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 689/1981, la sanzione deve essere commisurata, all'interno dei limiti edittali individuati da legislatore, "alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche";

2. sotto il profilo della gravità della violazione, rileva, per un verso, (i) la circostanza che la mancata trasmissione, entro il termine fissato, della citata documentazione, quale onere di carattere sostanziale, non ha consentito all’Autorità, in considerazione dei tempi connessi alle esigenze istruttorie degli Uffici, di svolgere le proprie funzioni conformemente a quanto previsto dalla misura 52.2, n. 1, lett. i), dell’Allegato “A” alla delibera n. 95/2023, ai sensi della quale l’Autorità, effettuate le necessarie verifiche, si esprime con propria delibera sulla conformità del sistema tariffario riferito al periodo 2026-2030 entro il termine del 30 novembre 2025; per altro verso, (ii) la condotta omissiva da parte di LFI è atta a determinare un pregiudizio alle esigenze informative del mercato, attuale e potenziale, atteso che nella proposta tariffaria sono quantificati le tariffe e i canoni per l’uso dell’infrastruttura nel periodo di riferimento; (iii) rileva, inoltre, la ridotta estensione territoriale della condotta e quindi la sua limitata offensività;
3. per quanto concerne la condotta dell’agente, rileva come LFI abbia posto in essere azioni per l’eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, in quanto la proposta tariffaria è stata trasmessa alla data del 12 dicembre 2025 (cfr. prot. ART n. 99191/2025), fermo restando che - come già ampiamente argomentato sopra - tale trasmissione non possa costituire adempimento alla misura 52.2 dell’allegato “A” alla delibera n. 95/2023 in quanto intervenuto con tempistiche incompatibili con le finalità ad essa sottese;
4. non sussiste la reiterazione;
5. in relazione alle condizioni economiche dell’agente, dall’ultimo bilancio disponibile della Società emerge che la stessa ha esposto un valore della produzione, per l’esercizio 2024, pari ad euro 9.693.953,00 ed un utile di euro 2.065.484,00;
6. tuttavia, ai fini della quantificazione della sanzione è necessario considerare il fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell’anno 2024, atteso che, in base alla disposizione normativa per cui si procede, l’importo della sanzione deve essere commisurato fino al massimo dell’1% del fatturato relativo all’ultimo esercizio chiuso anteriormente all’accertamento della violazione e, comunque, in misura non superiore ad un milione di euro. Come indicato dalla Società stessa, nella propria nota acquisita al prot. ART n. 37118/2026, del 27 maggio 2026, in riscontro alla richiesta formulata nel corso dell’audizione finale del 26 maggio 2026, i proventi da mercato, realizzati da LFI nella gestione dell’infrastruttura ferroviaria regionale nell’anno 2024, ammontano a euro 2.560.143,92;
7. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo:
  - (i) determinare l’importo base della sanzione nella misura di euro 8.000,00 (ottomila/00);
  - (ii) applicare sul predetto importo una riduzione pari ad euro 2.000,00 (duemila/00) per aver provveduto, nelle more del procedimento, alla trasmissione della proposta tariffaria;

- (iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 6.000,00 (seimila/00);

RITENUTO pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 6.000,00 (seimila/00);

tutto ciò premesso e considerato

#### **DELIBERA**

1. è accertata, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, la violazione, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per non avere trasmesso all'Autorità, per le valutazioni di competenza, la proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030 e la documentazione a corredo della stessa previste dalla misura 52.2 dell'Allegato "A" alla delibera n. 95/2023, del 31 maggio 2023, entro il termine del 1° settembre 2025, da ultimo individuato con la delibera n. 102/2025, del 25 giugno 2025;
2. è irrogata, nei confronti di La Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del menzionato decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, una sanzione amministrativa pecuniaria di euro 6.000,00 (seimila/00);
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-online.it/>), indicando, nel campo 'Delibera n.': 105, nel campo 'Anno': 2026 e nel campo 'Descrizione causale': "sanzione Delibera n. 105/2026";
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 La 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.

Torino, 25 giugno 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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