

Delibera n. 163/2026

Procedimento avviato con delibera n. 113/2025, del 10 luglio 2025, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per la violazione dell'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, con riferimento all'evento del 2 ottobre 2024. Adozione del provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del medesimo decreto legislativo.

L'Autorità, nella sua riunione del 3 settembre 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:

- il comma 2, lettera a), ai sensi del 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 [...]”*;
- il comma 2, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità 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 e, in particolare

- l'articolo 3, paragrafo 1, numero 2), ai sensi del quale *“[a]i fini della presente direttiva si intende per: [...] «gestore dell'infrastruttura», qualsiasi organismo o impresa incaricati in particolare della realizzazione, della gestione e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, compresa la gestione del traffico, il controllo-comando e il segnalamento. I compiti del gestore dell'infrastruttura per una rete o parte di essa possono essere assegnati a diversi organismi o imprese”*;
- l'articolo 8, paragrafo 3, ai sensi del quale *“[n]ell'ambito della politica generale*

stabilita dallo Stato membro interessato e tenendo conto della strategia di cui al paragrafo 1 e del finanziamento erogato dagli Stati membri di cui al paragrafo 2, il gestore dell'infrastruttura adotta un piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi [...]";

- *l'articolo 26, ai sensi del quale "[g]li Stati membri provvedono affinché i sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione di capacità dell'infrastruttura ferroviaria rispettino i principi enunciati nella presente direttiva e, pertanto, consentano al gestore dell'infrastruttura di offrire sul mercato la capacità di infrastruttura disponibile al fine del suo utilizzo ottimale"*;
- *l'articolo 30, paragrafo 2, ai sensi del quale "[f]erma restando la loro competenza riguardo alla pianificazione e al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria e fatto salvo, ove applicabile, il principio finanziario dell'annualità, gli Stati membri provvedono a che l'autorità competente e il gestore dell'infrastruttura concludano, per un periodo minimo di cinque anni, un contratto che rispetti i principi e parametri fondamentali di cui all'allegato V"*;
- *l'allegato V, numero 1), ai sensi del quale "[i] contratti specificano quanto disposto all'articolo 30 e comprendono almeno i seguenti elementi: [...] 1) l'ambito di applicazione dell'accordo per quanto riguarda l'infrastruttura e gli impianti di servizio, strutturati in conformità dell'allegato II. Esso comprende tutti gli aspetti della gestione dell'infrastruttura, compresi la manutenzione e il rinnovamento dell'infrastruttura già in uso. Se del caso può essere compresa la costruzione di nuove infrastrutture"*;

VISTO

il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *"Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)"* e, in particolare:

- *l'articolo 3, comma 1, lettere b), e b-quater), ai sensi delle quali "[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] b) gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa responsabili dell'esercizio, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria di una rete nonché della partecipazione al suo sviluppo come stabilito dallo Stato nell'ambito della sua politica generale sullo sviluppo e sul finanziamento dell'infrastruttura; [...] b-quater) manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria: i lavori destinati a mantenere le condizioni e la capacità dell'infrastruttura esistente"*;
- *l'articolo 11, comma 3, ai sensi del quale "[i]l gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all'accesso*

all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Il gestore dell'infrastruttura deve, altresì, assicurare la manutenzione e la pulizia degli spazi pubblici delle stazioni passeggeri. Tale obbligo viene trasferito, con apposito accordo e senza ulteriori oneri per la finanza pubblica, in capo al gestore di stazione, qualora quest'ultimo non coincida con il gestore dell'infrastruttura, fatta eccezione per le aree funzionali alle attività proprie del gestore dell'infrastruttura";

- *l'articolo 15, comma 1, ai sensi del quale "[i] rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma [...]"*;
- *l'articolo 21, comma 1, ai sensi del quale "[a]l fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni, il gestore dell'infrastruttura adotta, senza oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato, un apposito sistema di controllo delle prestazioni del trasporto ferroviario [...]"*;
- *l'articolo 37, comma 1, 2, lettere f), g), g-bis) e g-quater), 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: [...] 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-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 [...] 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”;

VISTO

il decreto ministeriale 31 ottobre 2000, n. 138/T, recante “Atto di concessione a RFI della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale”, e in particolare:

- l'articolo 2, comma 1, lettera a), ai sensi della quale “[c]ostituisce oggetto della concessione: [...] la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale di cui al d.P.R. n. 277 del 1998, ivi inclusi le stazioni passeggeri e gli impianti merci modali e intermodali, nonché la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, ivi compreso il sistema Alta Capacità”;
- l'articolo 3, comma 1, lettera a), ai sensi della quale “[i]l concessionario è obbligato a [...] garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie”;

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);

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'";

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. 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 dell'Autorità 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 dell'Autorità 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 dell'Autorità 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 dell'Autorità 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 dell'Autorità 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 anche: 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 6.2.2., relativo agli obblighi del gestore dell'infrastruttura in fase di esecuzione del contratto, in base al quale la messa a disposizione dei vettori dell'infrastruttura ferroviaria è funzionale allo scopo di *"garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità"*;

VISTA

la nota prot. ART n. 95868/2024, del 4 ottobre 2024, con cui a RFI sono state chieste informazioni in merito alle problematiche verificatesi in data 2 ottobre 2024 e ai conseguenti effetti sulla regolare gestione del traffico ferroviario;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 109281/2024, del 31 ottobre 2024, con cui il Gestore, nel riscontrare la suddetta richiesta di informazioni, ha rappresentato che:

- *"[a]lle ore 06.20, a seguito del danneggiamento di un cavo da parte di un'impresa appaltatrice, si è verificata una disalimentazione della cabina di media e bassa tensione della stazione di Roma Termini adibita all'alimentazione degli apparati di gestione della circolazione, la quale ha provocato la sospensione del traffico ferroviario nel nodo di Roma"*;
- *"[p]iù precisamente, a valle del guasto, si sono attivate da subito le verifiche del personale della manutenzione sul cavo danneggiato nonché le misure di protezione elettrica della cabina stessa con il contestuale funzionamento dei sistemi di backup preposti a garantire la continuità del servizio. Per problematiche relative ai sistemi di diagnostica, tali sistemi di backup hanno esaurito la loro efficienza, determinando la disalimentazione degli impianti tecnologici di gestione della circolazione (ACC) di Roma Termini"*;
- *"[l]'evento in esame, conclusosi alle ore 9.15, ha coinvolto complessivamente 1.165 treni generando un totale di 69.267 minuti di ritardo (59' di ritardo medio). Inoltre, relativamente ai provvedimenti gestionali correlati all'evento, si sono registrate 680 soppressioni (476 soppressioni totali e 204 parziali) e 31 deviazioni (shunt) dalla stazione di Roma Termini, con dettaglio per business di seguito riportato:*
 - *Trasporto Regionale: 687 treni coinvolti con 360 soppressioni totali e 149 parziali, per un totale di 33.375 minuti di ritardo;*
 - *Mercato AV: 277 treni coinvolti, con 34 soppressioni totali, 21 soppressioni parziali e 29 deviazioni (shunt) di Roma Termini (con fermata straordinaria a Roma Tiburtina se non programmata), per un totale di 20.609 minuti di ritardo;*
 - *Servizio Universale: 41 treni coinvolti con 13 soppressioni totali, 22 soppressioni parziali e 2 deviazioni (shunt) di Treni Long Haul da Roma Termini, per un totale di 2.131 minuti di ritardo;*
 - *Merci: 38 treni coinvolti con 10 soppressioni totali e 5 parziali, per un totale di 5.133 minuti di ritardo;*

- *Altro (invii): 122 treni coinvolti con 59 soppressioni totali e 7 parziali, per un totale di 8.019 minuti di ritardo”;*
- *“[a]lle ore 06.30 il Gestore provvedeva all’instradamento dei treni in direzione Roma, presenti sulla linea AV Roma–Napoli, sulla linea convenzionale Roma–Napoli (via Cassino), dove venivano arrestati nelle opportune stazioni. Medesimi provvedimenti venivano presi per i treni in direzione Roma presenti sulla linea Direttissima (DD) Roma–Firenze, con instradamento sulla linea convenzionale Lenta (LL) Roma–Firenze. Veniva inoltre effettuata la riprogrammazione dei treni del Trasporto Regionale”;*
- *“[i]noltre, venivano attuati in gestione operativa provvedimenti di soppressione/limitazione del percorso di alcuni treni Alta Velocità, Servizio Universale e Trasporto Regionale”;*
- *“[a]lle ore 07.00 veniva attivato il Centro Operativo Direzione Centrale (CODC) presso la Sala Crisi di RFI con la presenza, tra gli altri, dei rappresentanti delle IIFF Trenitalia (segmenti AV, SU e Regionale) e Italo-NTV; venivano, inoltre, attivati i Centri Operativi Territoriali presso le Sale Circolazione di Roma, Napoli, Firenze, Bologna e Milano”;*
- *“[a]lle ore 07.20 proseguiva l’intervento dei tecnici con prima previsione di riattivazione della circolazione alle ore 08.30”;*
- *“[a]lle ore 08.50 veniva ristabilita l’alimentazione e la riconnessione degli impianti di Roma Termini e Roma Tiburtina. La circolazione veniva gradualmente ripresa con rallentamenti fino a 120”;*
- *“[a]lle ore 09.15 veniva ristabilita la piena funzionalità degli impianti di Roma Termini, Roma Tiburtina e delle linee afferenti al Nodo di Roma”;*
- *“[a]lle ore 11.00 -al fine di decongestionare la circolazione nel Nodo di Roma e, in particolare, nell’impianto di Roma Termini- in accordo con le IIFF, si provvedeva all’attuazione dei provvedimenti di circolazione in gestione operativa riferiti a tutti i treni del Mercato AV. Nel dettaglio:*
 - *si è provveduto al rallentamento del flusso dei treni AV afferenti al Nodo di Roma: i treni da Firenze venivano instradati sulla linea convenzionale da Arezzo/Orte, mentre i treni da Napoli sulla linea convenzionale da Cassino;*
 - *fino alle ore 17.00 circa è stata predisposta la deviazione (shunt) di alcuni treni AV in direzione Roma Termini, con l’eventuale fermata straordinaria a Roma Tiburtina”;*
- *“a causa del guasto in esame – a partire dalle ore 6.20 e sino alle ore 8.00 – presso la stazione di Roma Termini non era disponibile l’erogazione di informazioni al pubblico sia visive che sonore, mentre nella stazione di Roma Tiburtina non erano disponibili i monitor, ma erano regolarmente funzionanti gli annunci sonori. Tali sistemi erano invece regolarmente in funzione presso gli altri impianti e territori della rete”;*
- *“[a]d ogni modo, stante l’indisponibilità, nei termini sopra precisati degli ordinari strumenti di informazioni al pubblico, presso le stazioni di Roma*

- Termini e Tiburtina, al fine di garantire la corretta e tempestiva informazione dei viaggiatori era presente in loco il personale di RFI appositamente dedicato”;*
- *“[s]ul punto, si precisa inoltre che - ad esclusione del suddetto intervallo temporale (dalle ore 6.20 alle ore 8.00) - per l’intera durata dell’anormalità sono state assicurate le necessarie e tempestive attività di informazioni al pubblico (IAP) visive e sonore in tutti gli impianti e territori della rete interessati (ivi incluse le stazioni di Roma Termini e Tiburtina)”;*
 - *“[c]iò premesso, si rappresenta che il Gestore, in applicazione di quanto previsto dal PIR al paragrafo “5.3.1 Servizi inclusi nel Pacchetto Minimo d’Accesso: Informazioni al pubblico”, ha provveduto a fornire tempestive comunicazioni circa l’andamento del traffico ferroviario a tutti i soggetti interessati”;*
 - *“[i]n particolare, in osservanza dell’art. 10 del Regolamento (UE) 782/2021, sono stati costantemente garantiti gli aggiornamenti in tempo reale sull’andamento della circolazione ferroviaria ai viaggiatori e a tutti i soggetti richiamati nella citata disposizione del Regolamento, tra cui i tour operator, tramite le sezioni “Infomobilità” presente sul sito internet di RFI. Per quanto riguarda invece le comunicazioni alle IIFF, si segnala che le stesse sono state coerentemente fornite tramite l’apposita Piattaforma Integrata della Circolazione (PIC)”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 3997/2025, del 13 gennaio 2025, con cui a RFI sono state chieste ulteriori informazioni in merito al menzionato guasto del 2 ottobre 2024;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 14294/2025, del 10 febbraio 2025, con cui il Gestore, nel riscontrare la summenzionata richiesta di informazioni, ha rappresentato che:

- il guasto al cavo si è verificato alle ore 1:30 e, contemporaneamente, si è avuto l’avvio dell’alimentazione tramite i gruppi di continuità UPS dei sistemi interessati;
- *“[d]urante l’evento in questione, il gruppo elettrogeno – che normalmente si avvia in caso di mancanza delle alimentazioni MT (media-tensione) esistenti (ACEA ed FS) – non è entrato in funzione in quanto l’alimentazione MT di FS era presente”;*
- alle ore 6:20 si è avuto il venir meno dell’alimentazione degli impianti di segnalamento presso le stazioni di Roma Termini e di Roma Tiburtina;
- gli impianti di diffusione delle informazioni ai passeggeri presso le stazioni di Roma Termini e di Roma Tiburtina *“non si sono mai disalimentati, ma – a causa dello spegnimento dei server dei database - hanno smesso di fornire informazioni alle ore 06.20”;*
- *“alle ore 6.20, a seguito del danneggiamento di un cavo da parte di un’impresa appaltatrice, si verificava la disalimentazione della Cabina di media e bassa tensione della stazione di Roma Termini (Cabina). Alle ore 6.30 è stato dato*

formale avvio dell'emergenza";

- *"[a]lle ore 01.45 sono stati contattati i tecnici per il guasto sul cavo" e "[l]'arrivo dei tecnici è avvenuto alle 02.20 circa per il guasto sul cavo";*
- *gli impianti di diffusione delle informazioni ai passeggeri "sono stati rimessi in disponibilità alle ore 8.15 circa, subito dopo aver rialimentato la cabina ACS";*
- *a seguito del guasto, il Gestore ha svolto le seguenti lavorazioni:*
 - *"messa in sicurezza della terna danneggiata mediante disalimentazione del tratto interessato;*
 - *rialimentazione dei servizi ausiliari per mezzo di una fonte esterna;*
 - *richiusura di tutti gli enti di cabina in modo da riportare in assetto normale la cabina MT/BT ACS;*
 - *riparazione del cavo danneggiato;*
 - *ripristino della configurazione ante danneggiamento";*
- *"[c]omplessivamente, per la gestione del guasto in esame sono intervenute n. 18 risorse della COA di Roma (Circolazione e Orario Area). Rispetto alla gestione della circolazione, è stato attivato il Piano di Emergenza della COA Roma che recepisce la riduzione dell'offerta commerciale di tutte le relazioni termine/origine corsa nel Nodo di Roma. Di seguito, il dettaglio dei provvedimenti adottati suddivisi per segmento di mercato:*

A. Trasporto Regionale

- *è stata disposta la cancellazione di tutte le relazioni "brevi" a garanzia di quelle "lunghe" con prescrizione di fermata straordinaria in tutte le Località di Servizio (LdS) chieste dall'IF interessata;*
- *è stato individuato un impianto alternativo di destinazione nel Nodo di Roma per le relazioni considerate "lunghe";*
- *si è operato al fine di garantire al cliente il proseguimento del viaggio con la relazione più lunga o con altra relazione.*

B. Lunga Percorrenza

- *per tutta la durata dell'evento, non è stato possibile attuare provvedimenti finalizzati a garantire il proseguimento del viaggio con percorsi alternativi a quelli programmati. Conseguentemente, il traffico Long Haul [sic] è stato rallentato sulle linee convenzionali Napoli- Roma via Formia e Cassino e Firenze-Roma LL";*
- *con riferimento ai sistemi di circolazione attivi presso le stazioni di Roma Termini e di Roma Tiburtina, presso la prima è presente un "[a]pparato Centrale Computerizzato (ACC) con un Sistema di Supervisione e di Automazione relativo al singolo impianto (SSA)", mentre presso la seconda è presente un "[a]pparato Centrale Computerizzato (ACC) con un Sistema di Supervisione e di Automazione relativo al singolo impianto", con la precisazione che "con l'ACC è possibile gestire la circolazione mediante i comandi di itinerario e gestire le situazioni di degrado infrastrutturale*

mediante i comandi di soccorso disponibili sull'apparato. Con il sistema di supervisione è possibile automatizzare l'invio dei comandi di itinerario, ipotizzare modifiche di piazzamento (cambi binario) in presenza di circolazione perturbata, trasmettere il numero treno alla stazione (o postazione) successiva. È anche possibile rilevare e inviare a PIC i dati di andamento reali (orario di arrivo e partenza)";

- *con riferimento ai sistemi di diffusione delle informazioni attivi presso le due stazioni summenzionate, presso Roma Termini è presente "leC: Informazione e Comunicazione, applicativo di PIC (Piattaforma Integrata Circolazione)" e presso Roma Tiburtina è presente "Infostazioni: altro sistema certificato", con la precisazione che "[e]ntrambi i sistemi recepiscono le informazioni relative alla marcia dei treni dai sistemi di campo, per l'erogazione automatica degli annunci, i quali possono anche essere gestiti manualmente dagli operatori. Lo scambio di informazioni tra sistemi di campo e sistemi laP avviene in automatico solo con treni in movimento. L'aggiornamento dei ritardi per treni fermi deve essere gestito dall'operatore o direttamente sul sistema laP o inserendo il ritardo su PIC. Modalità erogazione annunci: a) automatici preimpostati per arrivo, partenza, transito, sicurezza b) ritardi automatici da PIC / sistemi di campo c) arrivi, partenze, ritardi manuali gestiti dall'operatore dedicato";*
- *"[p]er quanto attiene alle modalità di alimentazione dei suddetti sistemi, sono previste n. 2 alimentazioni MT (10 kV) di cui una denominata FS e una denominata ACEA, in parallelo, a commutazione automatica in caso di mancanza di alimentazione";*
- *"[i]n caso di emergenza dovuta all'assenza di entrambe le tensioni di alimentazione di cui [sopra], è previsto l'avvio automatico del Gruppo Elettrogeno mediante batterie d'avviamento. E' inoltre presente un Gruppo UPS che volto a garantire costanza di alimentazione durante le commutazioni. La durata delle batterie UPS stimata è pari a circa 4.5 ore in orario notturno e circa 2 ore in orario diurno a seconda dell'utilizzo degli enti";*
- *"[q]uanto agli impatti su Roma Tiburtina della disalimentazione verificatasi a Roma Termini, si rappresenta che dal punto di vista progettuale il Nucleo in sicurezza dell'ACC di Roma Tiburtina – situato nel posto centrale di Roma Termini - preleva alimentazione dal Quadro bassa tensione (QBT) alimentato dall'UPS di Roma Termini";*
- *"[a]l riguardo, si precisa che la gestione della circolazione – per la parte di competenza - è in capo alla singola postazione che opera attraverso il coordinamento ed il supporto delle figure preposte, segnatamente il Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM) e il Dirigente Centrale Puntualità (DCP). Ciascuna postazione, per quanto di propria competenza, in presenza di guasti infrastrutturali/tecnologici può ricevere l'allarme relativo all'ente in degrado";*
- *"con specifico riguardo alla richiesta dell'Autorità di fornire chiarimenti "in*

merito alle recenti notizie di stampa, secondo le quali il guasto occorso in data 2 ottobre 2024 sarebbe riconducibile alla circostanza che tutte le sim inserite nelle centraline di allarme erano da tempo con il credito esaurito e si sono, pertanto, disattivate in automatico”, lo scrivente Gestore rappresenta che il guasto in esame non è riconducibile alla suddetta circostanza”;

- VISTO** l'articolo pubblicato dal quotidiano *la Repubblica* in data 20 febbraio 2025, relativo alle dichiarazioni dell'Amministratore delegato *pro tempore* di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., acquisito agli atti con prot. ART n. 25001/2025, del 12 marzo 2025;
- VISTA** la nota prot. ART n. 21431/2025, del 3 marzo 2025, con cui il Gestore è stato convocato in audizione;
- VISTO** il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi in data 12 marzo 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 25426/2025, del 13 marzo 2025, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie alla Società, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:
- *“la cabina MT/BT di Roma Termini non è telecomandata né telecontrollata dal DOTE. L'impresa appaltatrice che stava effettuando i lavori, non appena si è resa conto di avere danneggiato una linea elettrica, ha avvisato il personale della relativa scorta, che a sua volta ha avvertito il CEI (Coordinatore esercizio infrastrutture). Il CEI ha informato del guasto il personale TE (Trazione elettrica) di giurisdizione e il DOTE (Dirigente operativo trazione elettrica). Il personale TE intervenuto ha disalimentato la terna ACEA, di cui era stata compromessa solo una fase”;*
 - *“[i]l personale TE intervenuto ha richiesto al CEI se ci fossero allarmi nell'impianto di Roma Termini. Il CEI, dopo aver chiesto conferma alla postazione OMH (postazione sempre presenziata in cui convogliano tutti gli allarmi della DOIT di Roma) che riferiva di non aver alcun allarme, comunicava al personale TE l'assenza di allarmi”;*
 - *“[t]uttavia, premesso che la terna ACEA non risultava mancante ma soltanto fuori dai parametri elettrici ammessi, si veniva a determinare il blocco permanente della logica all'interno della cabina MT/BT inibendo l'alimentazione lato bassa verso l'impianto di Roma Termini. Tale blocco, che avrebbe potuto essere rimosso soltanto con un intervento manuale sul posto, ha determinato la mancata attivazione dello switch previsto da stallo ACEA a stallo FS, correttamente presente. In assenza di tale blocco, la disalimentazione della terna ACEA, operata dal personale TE, avrebbe generalmente determinato il passaggio all'alimentazione tramite linea FS”;*
 - *“[n]el caso di specie, ciò che non ha funzionato, in quanto non attivo in quel frangente, è stato il sistema di allarme della centralina di alimentazione - lato bassa tensione della Stazione Roma Termine [...], che sta a valle della cabina MT/BT. Tale allarme non era previsto presso la postazione OMH di Roma Termini”;*

- “[i]n assenza dell’alimentazione lato ACEA e dell’alimentazione lato FS, si attiva regolarmente il gruppo elettrogeno. Soltanto in assenza delle suddette tre fonti di alimentazione, la suddetta centralina di alimentazione – lato bassa tensione avrebbe inviato gli allarmi relativi al funzionamento in batteria della stessa, tramite sms al CUM (Capo unità manutentiva) e al personale dell’UM IS (Unità manutentiva impianti di sicurezza e segnalamento)”;
- “[a] fronte di tali anomalie, si è attivata l’alimentazione delle batterie, la cui attivazione tuttavia non è stata oggetto di segnalazione a causa del guasto del relativo sistema di allarme”;
- “è stato irrobustito il sistema di allarme, con la remotizzazione delle segnalazioni di allarme al CEI e all’OMH, svincolandola dalla trasmissione tramite canale mobile, oltre all’implementazione delle procedure operative da attivarsi in caso di guasti, precisando, in particolare, che ora viene comunque previsto l’intervento in loco del personale addetto alla manutenzione anche in caso di assenza di ulteriori allarmi”;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 27527/2025, del 20 marzo 2025, con cui la Società ha trasmesso la documentazione richiesta nel corso dell’audizione;

VISTA la nota prot. ART n. 29448/2025, del 27 marzo 2025, con cui sono state chieste informazioni all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (di seguito, anche: ANSFISA o Agenzia);

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 37482/2025, del 15 aprile 2025, con cui l’ANSFISA ha rappresentato che:

- “[n]ell’ambito delle attività condotte da questa Agenzia a seguito dell’evento in questione in conformità ai compiti stabiliti dal decreto legislativo 14 maggio 2019, n° 50, non sono emerse violazioni né di norme di sicurezza della circolazione né di standard tecnici ferroviari obbligatori, emanati dalla Commissione Europea o da questa Agenzia, vigenti al momento della realizzazione dell’impianto”;
- “[f]ermo restando quanto sopra, sono emerse, come comunicato dal Gestore con nota protocollo RFI-VDO-DOI.SI\PEC\P\2025\0001113 del 18/2/2025, disapplicazioni della specifica interna del Gestore medesimo RFI-DTC ST SSRS RSS 40001A “Impianti ACC – ACC/M – Specifica dei requisiti del Terminale Operatore” che prevede di riportare, ai banchi dell’Agente della manutenzione e del Dirigente movimento, gli allarmi connessi a malfunzionamenti dei sistemi di alimentazione”;
- “[a]l riguardo, RFI ha comunicato a questa Agenzia, con la citata nota, di aver provveduto a riportare sull’impianto gli allarmi e le segnalazioni mancanti al momento dell’episodio in oggetto e di aver richiamato le direzioni territoriali ad attivare, a fronte di qualsiasi segnalazione diagnostica o evento che possa causare una potenziale disalimentazione degli apparati o attivazione dei sistemi di backup (UPS, batterie, ecc.), il tempestivo intervento dei tecnici

preposti a verificare sul posto il corretto funzionamento dei sistemi di alimentazione”;

VISTA

la delibera n. 113/2025, del 10 luglio 2025, notificata con prot. ART n. 61031/2025, di pari data, con cui è stato disposto l’avvio di un procedimento sanzionatorio, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, perché, da quanto emerso in relazione all’evento del 2 ottobre 2024, la Società risultava non aver adottato misure idonee a garantire l’esercizio e la manutenzione dell’infrastruttura assicurandone l’accessibilità e la funzionalità, in violazione dell’articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, e del paragrafo 6.2.2 del Prospetto informativo della rete relativo all’anno 2024;

VISTE

le note prott. ART n. 62842/2025, del 17 luglio 2025, n. 63393/2025, n. 63394/2025 e n. 63560/2025, del 21 luglio 2025, n. 66804/2025 e n. 66938/2025, del 4 agosto 2025 e n. 70892/2025, del 25 agosto 2025, con cui è stato istruito e concluso il subprocedimento di accesso agli atti da parte di RFI;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 67762/2025, del 7 agosto 2025, come rettificata con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 67784/2025, di pari data, con cui la Società ha trasmesso una propria memoria difensiva, nella quale ha chiesto di essere audita innanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni e rappresentato che:

- nel corso della preistruttoria condotta dagli Uffici, “[l]a prima richiesta -di cui alla nota prot. ART n. 95868/2024 del 4 ottobre 2024- è stata trasmessa a RFI ai sensi dell’art. 37, co. 8 del d.lgs. n. 112 del 2015 e, dunque, al fine di acquisire elementi informativi e documentali volti al monitoraggio e al controllo della concorrenza. Scopo dell’analisi sottesa a detta richiesta di informazioni sembrava quello di accertare che il GI, una volta verificatosi l’evento, avesse implementato correttamente le procedure previste in caso di circolazione perturbata, di modo che nessuna impresa ferroviaria fosse discriminata nella riallocazione della capacità”;
- “[s]ul punto, si rileva che le misure adottate dal Gestore al fine di garantire la tempestiva e progressiva ripresa delle diverse tipologie di servizi di trasporto (in ottemperanza al par. 6.3.3.1 del PIR), non sono state oggetto di ulteriori e successive richieste da parte dell’Autorità. La riprova del corretto operato di RFI nella gestione dell’emergenza in questione emerge anche dalla lettura dei contenuti della Delibera n. 113/2025, ove non si rinvenivano addebiti al Gestore con riferimento alla violazione del principio di equità e non discriminazione nel diritto di utilizzo dell’infrastruttura”;
- “[t]uttavia, nel prosieguo delle interlocuzioni - in particolare in occasione dell’audizione tenutasi innanzi agli Uffici dell’Autorità il 12 marzo 2025 - l’oggetto di indagine dell’ART è virato verso l’accertamento delle cause dell’evento e la verifica delle attività e procedure che il GI avrebbe dovuto intraprendere per prevenire il guasto. Successivamente, sono seguiti ulteriori

approfondimenti istruttori, che sembravano confermare il perimetro oggettivo inizialmente delineato”;

- *“[e]bbene, l’atto di avvio del procedimento sanzionatorio ha:
 - (i) contestato la violazione di disposizioni diverse da quelle indicate nelle richieste di informazioni, quali l’art. 11, co. 3, e l’art. 37, co. 14, del d.lgs. n. 112 del 2015;
 - (ii) affermato di voler esercitare il proprio potere sanzionatorio rispetto a profili operativi e di gestione della rete, i quali però -come ci si accinge a rappresentare con maggior dettaglio-si pongono più prossimi alla sfera di competenza di altri soggetti istituzionali, quali ANSFISA o il Ministero concedente”;*
- *“[l]o sviluppo della fase preistruttoria del procedimento merita di essere valorizzato, non solo per ragioni di corretto inquadramento difensivo, ma anche perché sintomatico di un certo grado di incertezza in merito all’individuazione del quadro normativo violato. In quest’ottica, l’ampliamento dell’ambito della contestazione rispetto al perimetro originario appare suscettibile di riflessioni circa l’opportunità di una delimitazione chiara e funzionale degli strumenti di vigilanza e degli obiettivi cui essi sono preordinati”;*
- *“[a] ciò si aggiunge il fatto che l’Autorità, in precedenti casi riguardanti problematiche alla circolazione determinate da guasti o inconvenienti, nonostante avesse condotto attività istruttorie finalizzate alla raccolta di informazioni, non ha mai avviato procedimenti sanzionatori nei confronti di RFI, come invece sta accadendo nel caso di specie”;*
- *“[a]d avviso di RFI, tuttavia, il perimetro delle competenze così delineato non sembrerebbe legittimare l’intervento sanzionatorio dell’Autorità con riferimento al caso in esame, tenuto conto che l’oggetto dell’accertamento non appare riconducibile né all’accesso all’infrastruttura, né alla ripartizione di capacità tra imprese ferroviarie”;*
- *“[l]’ART è un’autorità amministrativa indipendente istituita con l’obiettivo di esercitare funzioni regolatorie e di vigilanza. Il suo ambito di intervento si focalizza, difatti, sulla garanzia dei principi di equità e non discriminazione nell’accesso all’infrastruttura, sulla vigilanza in merito all’imparzialità dei gestori e sulla correttezza delle condizioni economiche applicate agli operatori, nonché sulla definizione di criteri tariffari, condizioni contrattuali e standard minimi di servizio”;*
- *“[p]er quanto qui di interesse, l’ART monitora di propria iniziativa o a seguito di istanze di parte, con il solo fine di evitare discriminazioni (cfr. art. 37, co. 2 e 3, del d.lgs. n. 112 del 2015) nei confronti dei richiedenti:
 - *il contenuto del PIR, al fine di verificare che non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell’infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti;*
 - *la gestione del traffico;**

- *la programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata.*

Di converso, non rientrano tra le sue funzioni:

- *la vigilanza tecnico-operativa sulla gestione della rete;*
- *la valutazione della tempestività o efficacia delle azioni tecniche adottate dal Gestore in occasione di eventi emergenziali;*
- *“[t]ali profili, invero, sono di esclusiva competenza di RFI in qualità di Gestore dell’Infrastruttura, nonché dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) ovvero, in ultima istanza, del Ministero concedente”;*
- *“[a] riprova di quanto sopra, la stessa ART -peraltro facendo riferimento alle proprie competenze di cui all’art. 37 co. 3 del d.lgs. n. 112 del 2015 relative, come detto, al monitoraggio della situazione concorrenziale sul mercato ferroviario- ha richiesto ad ANSFISA informazioni circa “possibili profili di violazione della normativa in materia di sicurezza e di standard tecnici” ravvisabili nella condotta del Gestore. In risposta, la competente Agenzia ha chiaramente affermato che “non sono emerse violazioni né di norme di sicurezza della circolazione né di standard tecnici ferroviari obbligatori, emanati dalla Commissione Europea o da questa Agenzia, vigenti al momento della realizzazione dell’impianto”. Inoltre, il giorno stesso dell’emergenza il Ministero dei Trasporti ha richiesto a RFI un dettagliato rapporto informativo sull’evento occorso, chiedendo circa le pregresse attività di manutenzione del compendio ferroviario interessato, le misure adottate per la soluzione della problematica e per alleviare i disagi dei viaggiatori nonché un prospetto degli effetti sulla circolazione ferroviaria evidenziando, per ciascuna attività o azione intrapresa dal Gestore, anche i relativi costi sostenuti o programmati. A valle della risposta di RFI, il Ministero non ha chiesto ulteriori informazioni”;*
- *“[p]remesso quanto sopra, si ritiene necessario collocare le disposizioni richiamate nella contestazione dell’Autorità (art. 11, co. 3, e art. 37, co. 14, lett. a) e d), del d.lgs. n. 112 del 2015) all’interno della più ampia architettura normativa delineata dal legislatore europeo e nazionale in materia ferroviaria, richiamando innanzitutto l’impianto e le finalità proprie del d.lgs. n. 112 del 2015, il quale dà attuazione, sul piano nazionale, al cosiddetto “pilastro mercato” del IV Pacchetto ferroviario europeo. A differenza del “pilastro tecnico”, volto a garantire la sicurezza e l’interoperabilità del sistema ferroviario attraverso standard tecnici armonizzati, il pilastro mercato è espressamente finalizzato alla promozione della concorrenza nel settore ferroviario e alla garanzia dell’accesso equo, trasparente e non discriminatorio all’infrastruttura”;*
- *“[i]n questa prospettiva, le suddette disposizioni non possono essere interpretate isolatamente o in chiave meramente precettiva, ma devono essere lette nel quadro delle finalità di tutela del mercato e di regolazione economica delle condizioni di accesso, che costituiscono la ratio dell’intervento*

legislativo”;

- *“[n]e consegue che eventuali inadempimenti agli obblighi gestionali o informativi del gestore dell’infrastruttura possono rilevare ai fini dell’intervento dell’ART solo laddove abbiano prodotto-o siano idonei a produrre- effetti concretamente discriminatori, distorsivi o escludenti rispetto alla libera concorrenza tra imprese ferroviarie. Diversamente, si finirebbe per attribuire all’Autorità un potere di intervento su qualsiasi aspetto della gestione infrastrutturale, con conseguente forzatura del disegno normativo europeo e nazionale”;*
- *“[a] ulteriore riprova di ciò, merita attenzione la modifica apportata all’art. 11, co. 3, del d.lgs. n. 112 del 2015 ad opera del d.lgs. n. 139 del 2018, con la quale il legislatore ha inteso rafforzare in modo esplicito la finalità pro-concorrenziale della norma. In particolare, è stato precisato come l’accessibilità, la funzionalità e la disponibilità delle informazioni relative all’accesso all’infrastruttura debbano essere garantite a tutte le imprese ferroviarie interessate a condizioni eque e non discriminatorie. Tale intervento normativo evidenzia chiaramente come il focus applicativo della disposizione non sia la valutazione generale dell’efficienza tecnica o organizzativa del Gestore, ma piuttosto la tutela dei principi relativi alle condizioni di accesso al mercato e, dunque, della parità di trattamento tra gli operatori”;*
- *“[a]lla luce di ciò, appare evidente come l’articolo in esame -così come l’intero impianto del decreto- debba essere letto in funzione della garanzia della concorrenza e non come fonte di un potere sanzionatorio generalizzato in ordine alla mera gestione di situazioni di emergenza o degradi dell’infrastruttura. Giova peraltro precisare come anche un’ipotetica inefficienza operativa nella gestione di un’emergenza tecnica (quale, ad esempio, l’asserita inidoneità delle misure atte a garantire l’esercizio e la manutenzione dell’infrastruttura in maniera da assicurarne l’accessibilità e la funzionalità) non integri, di per sé, una violazione dei doveri regolatori in materia di accesso, a meno che non si traduca in un trattamento ingiustificatamente differenziato tra operatori che, nel caso di specie, non risulta avvenuto. Difatti, tutte le misure di gestione del traffico e conseguente corresponsione delle penali in favore delle imprese ferroviarie interessate, sono state adottate secondo criteri oggettivi e condivisi, in attuazione dei principi di autonomia del Gestore, nel pieno rispetto delle pertinenti disposizioni del PIR in materia di circolazione perturbata, senza doglianze da parte di alcuna delle imprese coinvolte”;*
- *“[l]’azione dell’Autorità appare, pertanto, esercitata in carenza del necessario potere attribuito dalla legge, avendo la stessa agito in modo eccedente rispetto a quanto previsto dal suo mandato”;*
- *“[i]n aggiunta a quanto finora esposto, si rileva altresì come l’Autorità fondi la propria contestazione anche sulla presunta violazione del par. 6.2.2 del PIR che stabilisce, inter alia, che il Gestore deve “mettere a disposizione delle IF*

l'infrastruttura ferroviaria, nei termini e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti e dal presente documento, prestando i servizi [...] nel rispetto dei principi di non discriminazione, di trasparenza e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete e della sua capacità" nonché "assicurare che l'infrastruttura ferroviaria, in normali condizioni di operatività, sia accessibile, funzionale e qualitativamente idonea alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli. In caso di degrado nella funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, GI condivide con le imprese interessate i provvedimenti di esercizio necessari per la ripartizione della capacità residua". Con riguardo alle "normali condizioni di operatività" cui fa riferimento il paragrafo in esame nel prevedere fra gli obblighi in capo al Gestore l'accessibilità e la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, occorre evidenziare come l'evento verificatosi il 2 ottobre 2024 configuri senza dubbio un'emergenza straordinaria e imprevedibile, determinata da un atto estraneo alla sfera di controllo e prevedibilità di RFI";

- *"[c]ome già accennato in precedenza, le modalità e le procedure adottate dal Gestore al fine di garantire la tempestiva e progressiva ripresa delle diverse tipologie di servizi di trasporto in esito al verificarsi dell'evento sono state oggetto di analisi nell'ambito della prima richiesta di informazioni trasmessa dall'Autorità in data 4 ottobre 2024. In occasione del relativo riscontro, RFI ha rappresentato di aver operato nel rispetto di quanto contenuto al paragrafo 6.3.3.1 "Gestione della circolazione perturbata" del PIR, fornendo un prospetto dei singoli provvedimenti adottati suddivisi per segmento di mercato";*
- *"[a] seguito del guasto, la capacità infrastrutturale residua è stata redistribuita tra le imprese ferroviarie senza che siano emersi elementi di discriminazione né doglianze da parte delle stesse, e senza che siano stati sollevati rilievi, né al momento delle richiamate interlocuzioni, né nell'ambito del procedimento sanzionatorio in oggetto, da parte dell'Autorità. Tale circostanza induce a ritenere che, anche ad avviso dell'ART, la condotta seguita sia risultata conforme al quadro normativo e regolatorio vigente in materia di accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria";*
- *"[l]'interpretazione estensiva del richiamato paragrafo del PIR proposta dall'Autorità -secondo cui ogni mero degrado dell'infrastruttura e la relativa gestione configurerebbero in re ipsa una violazione di natura regolatoria- conduce altresì a una sovrapposizione funzionale tra ART e ANSFISA, in contrasto con il principio costituzionale di legalità dell'azione amministrativa (artt. 1, 23, 97 e 113 Cost.), nonché con il principio della specializzazione funzionale delle autorità indipendenti. D'altronde, non è nemmeno possibile affermare che ART sia dotata di un potere "implicito" di regolazione. Al riguardo si ricorda che, secondo costante giurisprudenza amministrativa, debba essere la legge a individuare, anche se indirettamente, lo scopo pubblico da perseguire e i presupposti essenziali, di ordine procedimentale e sostanziale, per l'esercizio in concreto dell'attività amministrativa";*

- “[è] principio granitico che i poteri attribuiti alle Autorità amministrative indipendenti debbano essere esercitati entro limiti stringenti e ben definiti. Ciò in quanto tali Autorità operano in “settori di attività che la costituzione riserva alla legge (art. 41 e 42 Cost.)” e, pertanto, “il principio di legalità risulta rafforzato in senso “sostanziale”, nel senso di postulare sia il fondamento legislativo dei poteri conferiti all’amministrazione, sia l’apposizione di limiti contenutistici alla sua azione (Consiglio di Stato, Sez. VI, sentenza n. 6330 del 2018)”. E ciò tanto più con riguardo all’esercizio di poteri sanzionatori, in relazione ai quali “non è possibile superare la valenza costituzionale del principio di generalizzata sottoposizione dell’azione amministrativa di tipo autoritativo a disposizioni legislative provviste di un livello sufficiente di tipizzazione” (Cons. Stato, sez. II, 7 marzo 2024, n. 2255, nonché sez. VI, 14 dicembre 2020, n. 7972)”;
- “[d]i contro, l’impostazione adottata dall’ART con il procedimento in questione, sembra prescindere dalla necessaria verifica del nesso eziologico tra la gestione dell’evento oggetto di contestazione e la violazione dei principi di trasparenza, parità di trattamento e non discriminazione, che legittimano l’intervento dell’Autorità in chiave regolatoria e sanzionatoria. Né può affermarsi che il potere sanzionatorio possa essere esercitato dall’ART attraverso prescrizioni di facere che si sostituiscano alle scelte operative del Gestore o valutazioni circa le decisioni di natura tecnica adottate in caso di degrado dell’infrastruttura”;
- “[f]ermo quanto sopra argomentato, occorre altresì soffermarsi sulla determinazione dell’ammontare della sanzione che potrebbe essere irrogata all’esito del procedimento, ed in particolare sull’asserita sussistenza di una reiterazione della condotta “in presenza di una violazione della stessa indole, accertata con la delibera n. 126/2023, del 27 luglio 2023”. Ai sensi dell’art. 8-bis della Legge n. 689 del 1981, “si considerano della stessa indole le violazioni della medesima disposizione e quelle di disposizioni diverse che, per la natura dei fatti che le costituiscono o per le modalità della condotta, presentano una sostanziale omogeneità o caratteri fondamentali comuni”. A tal riguardo, ad avviso della Scrivente, non sussistono i presupposti richiesti dal sopracitato articolo, che configurano una violazione della stessa indole”;
- “[d]ifatti, nel caso di specie, non può dirsi perpetrata una violazione:
 - della “medesima disposizione” rispetto a quanto accertato con la richiamata Delibera 126/2023 in quanto -dal punto di vista oggettivo- le violazioni contestate riguardano differenti previsioni del quadro normativo e regolatorio. D’altronde, non può che contestarsi anche il richiamo all’art. 37, co. 14, lett. a) del d.lgs. n. 112 del 2015, dal momento che, essendo tutte le disposizioni del PIR e del d.lgs. n. 112 del 2015 riconducibili, in ultima istanza, alla garanzia di accesso ed utilizzo dell’infrastruttura - laddove si seguisse l’impostazione dell’ART- qualsiasi condotta violativa di RFI darebbe luogo ad una reiterazione;

- di “disposizioni diverse che, per la natura dei fatti che le costituiscono o per le modalità della condotta, presentano una sostanziale omogeneità o caratteri fondamentali comuni”. Ciò non è quanto ricorre nel caso di specie, in cui non è possibile ravvisare nelle condotte contestate a RFI i caratteri di omogeneità richiesti dalla succitata norma”;
- “[l]e argomentazioni sopra esposte dimostrano che nel caso specifico non sussistono i presupposti, né di fatto né di diritto, ai fini della configurabilità delle violazioni contestate cosicché, con la presente, si chiede a codesto Ufficio di voler considerare meritevole di archiviazione il procedimento in oggetto”;

VISTA

la nota prot. ART n. 68944/2025, del 13 agosto 2025, con cui RFI è stata convocata in audizione;

VISTO

il verbale dell’audizione, tenutasi in data 26 settembre 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 78481/2025, di pari data, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie alla Società, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:

- “diversamente da quanto fatto in altri casi che hanno riguardato degradi dell’infrastruttura tali da determinare disservizi lungo la rete, in questo caso l’indagine dell’Autorità si è concentrata più sugli aspetti legati alla causa dell’evento che non sugli effetti a valle per il mercato e, quindi, sulla gestione della circolazione in maniera equa, non discriminatoria e trasparente”;
- “[n]el caso specifico, da parte dell’Autorità, non ci sono stati supplementi d’indagine sulla gestione della circolazione e, infatti, nell’atto di avvio del procedimento non ci sono contestazioni relative a questi aspetti; d’altronde, nell’immediatezza del disservizio, RFI ha correttamente riallocato la capacità, conformemente alle disposizioni del Prospetto informativo della rete”;
- “[l]’Autorità, nell’avvio, invece, si è concentrata su aspetti relativi all’indagine delle cause dell’evento, che, ad avviso di RFI, sono più propriamente di competenza del Ministero concedente che, a ridosso dell’evento, ha chiesto alla Società una relazione relativa all’evento, ma non ha ritenuto di muovere alcuna censura al Gestore a seguito del riscontro di RFI, e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali [...], che, interpellata dall’ART, ha chiaramente affermato come nell’ambito delle attività condotte a seguito dell’evento, non sono emerse violazioni né di norme di sicurezza della circolazione né di standard tecnici ferroviari obbligatori”;
- “[l]a Società, poi, rinvia alle argomentazioni già esposte nella propria memoria difensiva relativamente al rischio di addivenire a una sovrapposizione funzionale tra l’Autorità e l’ANSFISA, ove l’impostazione adottata nella delibera di avvio fosse confermata, nonché sulla sussistenza della recidiva, in quanto l’interpretazione adottata dall’Autorità rischia di determinare l’effetto che qualsiasi condotta violativa del Gestore darebbe luogo ad una reiterazione”;

VISTA

la nota prot. ART n. 79172/2025, del 30 settembre 2025, con cui sono state chieste

informazioni all'ANSFISA;

- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 86924/2025, del 24 ottobre 2025, con cui RFI ha trasmesso la documentazione richiesta in audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 87493/2025, del 27 ottobre 2025, con cui, in considerazione del mancato riscontro, gli Uffici dell'Autorità hanno sollecitato l'ANSFISA affinché trasmettesse la documentazione richiesta con la summenzionata nota prot. ART n. 79172/2025;
- VISTA** la nota prot. ART n. 91093/2025, del 10 novembre 2025, con cui, a seguito del vano decorso del termine assegnato all'ANSFISA per la trasmissione delle informazioni richieste, le stesse sono state richieste a RFI;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 91308/2025, dell'11 novembre 2025, con cui l'ANSFISA ha infine fornito riscontro alla richiesta di informazioni formulata con la summenzionata nota prot. ART n. 79172/2025;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 94837/2025, del 24 novembre 2025, con cui RFI ha trasmesso le informazioni richieste con la nota prot. ART n. 91093/2025;
- VISTA** la nota prot. ART n. 100244/2025, del 17 dicembre 2025, con cui Trenitalia S.p.A. (di seguito, anche: Trenitalia) è stata convocata in audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 100245/2025, del 17 dicembre 2025, con cui Italo S.p.A. (di seguito, anche: Italo) è stata convocata in audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 100246/2025, del 17 dicembre 2025, con cui FerCargo – Confederazione del Cargo Ferroviario (di seguito, anche: Fercargo) è stata convocata in audizione;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 3291/2026, del 15 gennaio 2026, con cui Trenitalia ha formulato istanza di differimento dell'audizione, accolta con nota prot. ART n. 3603/2026, del 16 gennaio 2026;
- VISTO** il verbale dell'audizione di Italo, tenutasi in data 20 gennaio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 7545/2026, del 3 febbraio 2026, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie a tale Vettore, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:
- *“la perturbazione ha avuto un impatto estremamente rilevante sulla circolazione ferroviaria per tutta la giornata, con un knock-on effect che non ha riguardato la giornata successiva solamente perché Italo è intervenuta con misure di minimizzazione”;*
 - *“su 103 treni circolanti in quella giornata, 11 sono stati soppressi interamente e 15 sono stati soppressi parzialmente. Inoltre, con riferimento a 7 treni è stata soppressa la fermata di Roma Termini e sono stati altresì riportati numerosi*

ritardi. Al riguardo, sul numero complessivo di treni circolanti, 92 hanno riportato un ritardo superiore a 5 minuti; 60 treni, un ritardo superiore a 60 minuti e 27 treni hanno subito un ritardo superiore a 120 minuti”;

- *“Italo ha erogato i rimborsi previsti a favore di chi abbia rinunciato al viaggio o subito soppressioni, nonché, ai sensi dell’articolo 19, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, indennizzi per ritardi superiori a 60 minuti – lett. a) – nella misura di circa [...] euro e per ritardi superiori a 120 minuti – lett. b) – nella misura di circa [...] euro”;*
- *“complessivamente, sono stati coinvolti da ritardi e soppressioni circa [...] passeggeri. Peraltro, la Società è dovuta intervenire per informare i passeggeri e procedere alla riprotezione degli stessi, con costi operativi rilevanti”;*
- *“[i]n aggiunta ai danni economici già rappresentati, deve anche essere valutato il danno reputazionale riportato da Italo e dal sistema ferroviario nel suo complesso”;*
- *“[p]er contro, a titolo di indennizzo, in attuazione delle disposizioni del Prospetto informativo della rete, la Società ha ricevuto da RFI la somma di circa [...] euro”;*

VISTA la nota prot. ART n. 5317/2026, del 23 gennaio 2026, con cui Fermerci è stata convocata in audizione;

VISTO il verbale dell’audizione di Fercargo, tenutasi in data 23 gennaio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 8085/2026, del 5 febbraio 2026, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie a tale Associazione, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che *“a carico di DB Cargo Italia S.r.l. [di seguito, anche: DB Cargo], ci sono state 4 cancellazioni e un treno è stato ritardato di due giorni, con un mancato guadagno pari a circa [...] euro per i treni cancellati e un aumento di costi pari a circa [...] euro per il treno ritardato; non ci sono stati, tuttavia, strascichi nei giorni successivi, a differenza di quanto accaduto in altre occasioni”;*

VISTO il verbale dell’audizione di Trenitalia, tenutasi in data 26 gennaio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 5870/2026, del 27 gennaio 2026, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie a tale Vettore, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che *“nel corso del disservizio per cui è procedimento, circa 575 treni sono stati soppressi, sia integralmente sia parzialmente, e un insieme di circa 850 treni sono stati colpiti da ritardo, anche di modesta entità. Gli strascichi di tale perturbazione sono, peraltro, perdurati anche nelle successive giornate del 3 e del 4 ottobre, per quanto in maniera marginale”;*

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 6330/2026, del 28 gennaio 2026, con cui Fermerci ha formulato istanza di differimento dell’audizione;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 6968/2026, del 30 gennaio 2026, con cui Italo, nel trasmettere le informazioni richieste in audizione, ha confermato che *“il*

primo treno impattato dall'evento del 2 ottobre 2024 era previsto in partenza da Roma Termini alle ore 6:39 (treno 9966)", indicando anche l'ammontare dei rimborsi erogati dal Vettore, ai sensi dell'articolo 18 del Regolamento (UE) 2021/782;

VISTA

la nota prot. ART n. 7680/2026, del 3 febbraio 2026, con cui a RFI sono stati trasmessi, ai sensi dell'articolo 10, comma 4, del regolamento sanzionatorio, il verbale dell'audizione di Italo, nonché la documentazione trasmessa con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 6968/2026, con l'assegnazione di un termine per la formulazione di osservazioni e controdeduzioni;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 7952/2026, del 4 febbraio 2026, con cui DB Cargo ha trasmesso la documentazione richiesta nel corso dell'audizione di Fercargo del 23 gennaio 2026 e, in particolare, ha rappresentato che:

- 4 tratte programmate sono state soppresse a causa della perturbazione oggetto del procedimento, con la precisazione che uno dei servizi *"è stato interrotto a Civita Castellana per poi essere recuperato il 3/10/24, mentre gli altri tre servizi sono stati soppressi"*;
- *"[n]el complesso, DBCI ha subito un danno economico diretto stimabile [...], al netto dei bonus ricevuti da RFI, con [...] di ricavi cessanti, [...] di costi extra e [...] di risparmi su costi variabili"*;
- *"DBCI ha verificato che i traffici cancellati a causa dalla perturbazione non hanno avuto impatti significativi a livello internazionale. Rimane difficilmente quantificabile il danno di immagine, sia per Cargo e i suoi clienti, che per il sistema ferroviario"*;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 8085/2026, del 5 febbraio 2026, con cui Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche: CFI) ha formulato istanza di differimento del termine per la trasmissione delle informazioni chieste nel corso dell'audizione di Fercargo del 23 gennaio 2026, il cui verbale è stato acquisito agli atti con il medesimo prot. ART n. 8085/2026, che è stata accolta con nota prot. ART n. 8339/2026, di pari data;

VISTA

la nota prot. ART n. 8338/2026, del 5 febbraio 2026, con cui, preso atto dell'istanza di differimento di Fermerci, gli Uffici dell'Autorità hanno disdetto l'audizione convocata con nota prot. ART n. 5317/2026, trasmettendo una richiesta di informazioni a tale Associazione;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 9665/2026, del 12 febbraio 2026, con cui RFI ha formulato istanza di accesso agli atti, riscontrato con nota prot. ART n. 11242/2026, del 19 febbraio 2026;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 11085/2026, del 18 febbraio 2026, con cui Trenitalia ha trasmesso la documentazione richiesta in audizione e, in particolare, ha rappresentato che:

- con riferimento al numero dei treni che avrebbero dovuto circolare nel giorno

in questione, ripartiti per servizio, risultano essere stati coinvolti dal disservizio “a) [...] treni commerciali per servizio di trasporto passeggeri (di cui [...] Frecce, [...] Intercity, [...] Eurocity/Euronight e [...] treni regionali/metropolitani); b) complessivi [...] treni non commerciali”;

- con riferimento all’entità dei ritardi subiti, “a) ritardo a destino finale compreso tra 60 e 119 minuti: [...] treni (di cui [...] Frecce, [...] Intercity, [...] treni regionali, [...] Euronight, nonché [...] treni non commerciali movimentati per ragioni tecniche); b) ritardo alla destinazione finale maggiore di 120 minuti: [...] treni (di cui [...] Frecce, [...] Intercity, [...] treni regionali, nonché [...] treni non commerciali)”;
- “complessivi [...] treni soppressi integralmente (di cui [...] Frecce, [...] Intercity, [...] treni regionali, nonché [...] treni non commerciali)” e “complessivi [...] treni soppressi parzialmente (di cui [...] Frecce, [...] Intercity, [...] treni regionali, nonché [...] treni non commerciali)”;
- relativamente al numero di passeggeri coinvolti dal disservizio,
 - “con riferimento ai servizi di trasporto della media-lunga percorrenza, trattandosi di servizi di trasporto soggetti ad obbligo di prenotazione del posto, è possibile elaborare una stima del dato richiesto prendendo a riferimento il totale dei passeggeri prenotati sui servizi impattati. Nello specifico:
 - Circa [...] passeggeri impattati da ritardo alla destinazione finale maggiore di 60/120 minuti (di cui [...] prenotati sulle Frecce e [...] su treni Intercity);
 - circa [...] passeggeri impattati da soppressioni integrali/parziali (di cui [...] prenotati sulle Frecce e [...] passeggeri prenotati su treni Intercity)”;
 - “con riferimento ai servizi di trasporto regionale, l’elaborazione del dato richiede necessariamente il ricorso alle stime di frequentazione giornaliera dei treni impattati da ritardo/soppressione, stime effettuate in relazione ad una giornata di regolare circolazione. Prendendo a riferimento la precedente giornata del 1° ottobre 2024, si evincono dunque:
 - circa [...] passeggeri impattati da ritardo alla destinazione finale maggiore di 60/120 minuti;
 - circa [...] passeggeri impattati da soppressioni integrali/parziali”;
- “l’ammontare complessivo dei rimborsi e degli indennizzi riconosciuti ai passeggeri” è stato pari a “circa [...] euro”;
- relativamente all’assistenza fornita ai passeggeri e ai costi sostenuti, “in ragione della complessità di quanto occorso e della numerosità dei passeggeri coinvolti, la prosecuzione del viaggio è stata garantita, in via prioritaria, mediante riprotezione sui primi treni utili. Ciò premesso, ad integrazione e maggiore precisazione delle attività di assistenza materiale e informativa profuse in occasione della criticità in questione, si riporta di seguito una

panoramica di sintesi degli interventi effettuati (con indicazione in parentesi della relativa stima dei costi sostenuti da Trenitalia):

- *distribuzione di generi di conforto a bordo di [...] treni Freccia (circa [...]);*
- *distribuzione in varie stazioni di complessivi [...] Kit recanti generi di conforto (circa [...]);*
- *attivazione di n. [...] bus sostitutivi (circa [...]);*
- *n. [...] taxi (circa [...]);*
- *n. [...] pernottamenti alberghieri (tot. [...]);*
- *altro: prolungamento orario di risorse Customer Service in varie stazioni circa [...]; acquisto nr. [...] biglietti per servizi di traghettamento Blue Jet Villa S.G. / Messina circa [...]; n. [...] comunicazioni di smart caring complessivamente inviate”;*
- *con riferimento agli indennizzi ricevuti da RFI, “complessivi [...] (di cui circa [...] a titolo di penali previste dal meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni - Performance Regime, circa [...] a titolo di penali per ritardi causati dal gestore dell’infrastruttura e circa [...] a titolo di penali per mancata utilizzazione delle tracce contrattualizzate)”;*
- *“Trenitalia è stata avvisata dell’avvenuta disalimentazione di Roma Termini e Roma Tiburtina dal gestore dell’infrastruttura alle ore 06:30. Il primo treno in partenza da Roma Termini successivamente all’inizio dell’evento è stato, giunto a Roma Termini alle ore 06:28 con 13 minuti di ritardo e ripartito alle ore 08:58, con oltre 150 minuti di ritardo rispetto all’orario programmato”;*

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 11496/2026, del 20 febbraio 2026, con cui Trenitalia ha formulato istanza di riservatezza dei dati trasmessi con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 11085/2026, del 18 febbraio 2026;

VISTA la nota prot. ART n. 11628/2026, del 20 febbraio 2026, con cui a RFI sono stati trasmessi, ai sensi dell’articolo 10, comma 4, del regolamento sanzionatorio, il verbale dell’audizione di Trenitalia, nonché la documentazione trasmessa con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 11085/2026, con l’assegnazione di un termine per la formulazione di osservazioni e controdeduzioni;

VISTA la nota prot. ART n. 11950/2026, del 23 febbraio 2026, con cui gli Uffici dell’Autorità hanno sollecitato CFI affinché trasmettesse la documentazione richiesta durante l’audizione di Fercargo del 23 gennaio 2026;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 12801/2026, del 26 febbraio 2026, con cui Fermerci ha trasmesso la documentazione richiesta dagli Uffici dell’Autorità, da cui emerge che:

- FS Logistix S.p.A. (di seguito, anche: FS Logistix) ha rappresentato, “*per conto di Mercitalia Rail S.r.l., gli elementi informativi in merito agli impatti (soppressioni, ritardi e conseguenze economiche) registrati sul traffico merci in relazione all’evento del 2 ottobre 2024*” e, in particolare che “[c]on riferimento

ai servizi interessati dalla perturbazione in oggetto, risultano complessivamente n. 21 treni soppressi, di cui n. 19 in data 02/10/2024 e n. 2 in data 01/10/2024. Con riferimento ai ritardi, risultano n. 21 servizi MIR coinvolti, per un totale di 3.105 minuti complessivi” e che “[s]otto il profilo economico, le conseguenze associate alle cancellazioni sono valorizzate complessivamente in € [...], al netto del performance regime. Il danno economico è calcolato come fatturato non realizzato, al netto dei costi cessanti (pedaggio al netto dei contributi, energia e manovra), incrementato dei maggiori costi connessi ai ritardi. Per i ritardi, la componente economica direttamente valorizzata nelle evidenze disponibili è pari a € [...] (già inclusi nei [...] € di cui sopra). [...] Per quanto concerne le conseguenze a livello di Performance Regime, il valore economico dei ritardi è pari a € [...]”;

- con riferimento a Rail Cargo Carrier – Italy S.r.l. (di seguito, anche: RCCIT), il disservizio di cui si tratta ha coinvolto 9 tracce, con l’indicazione nella nota dell’ammontare del danno economico riportato;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 13412/2026, del 2 marzo 2026, con cui CFI ha trasmesso la documentazione richiesta nel corso dell’audizione di Fercargo del 23 gennaio 2026 e, in particolare, ha rappresentato che:

- *“a causa del noto evento verificatosi in data 2 ottobre 2024 relativo al blocco dei sistemi informatici, che di fatto ha inibito la circolazione ferroviaria, soprattutto diretta al Sud Italia, la nostra impresa ha subito dei forti disagi, prevalentemente in termini di treni soppressi, con conseguente treno corrispondente annullato, causa mancanza mute e relative perdite di fatturato”;*
- *“purtroppo la migrazione dei nostri sistemi di posta su un altro dominio e l’utilizzo di nuovi software, implementati nel corso dell’ultimo periodo a seguito della migrazione di CFI nel gruppo FHP, ci impone una certa cautela nel fornire un resoconto puntuale dei treni persi, tuttavia possiamo considerare affidabile quanto di seguito indicati nella tabella”;*
- sono stati coinvolti sei treni, con l’indicazione dell’ammontare del danno economico riportato;

VISTA

la nota prot. ART n. 13645/2026, del 3 marzo 2026, con cui è stato chiesto a RCCIT di rappresentare eventuali motivati elementi di riservatezza della documentazione trasmessa, al fine della successiva trasmissione a RFI;

VISTA

la nota prot. ART n. 13647/2026, del 3 marzo 2026, con cui è stato chiesto a FS Logistix di rappresentare eventuali motivati elementi di riservatezza della documentazione trasmessa, al fine della successiva trasmissione a RFI;

VISTA

la nota prot. ART n. 13648/2026, del 3 marzo 2026, con cui a RFI sono stati trasmessi, ai sensi dell’articolo 10, comma 4, del regolamento sanzionatorio, il verbale dell’audizione di Fercargo, nonché la documentazione trasmessa con le note

acquisite agli atti con prott. ART n. 8085/2026 e n. 7952/2026, con l'assegnazione di un termine per la formulazione di osservazioni e controdeduzioni;

VISTA la nota prot. ART n. 19703/2026, del 31 marzo 2026, con cui a RFI è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 10, comma 4, del regolamento sanzionatorio, la documentazione trasmessa con le note acquisite agli atti con prot. ART n. 12801/2026, relative a Rail Cargo e a FS Logistix, con l'assegnazione di un termine per la formulazione di osservazioni e controdeduzioni;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 7131/2026, del 15 aprile 2026, con cui RFI ha rappresentato che:

- *“rispetto a quanto rilevato da FS Logistix, non si ravvisano controdeduzioni”;*
- *“per quanto concerne, invece, gli elementi informativi forniti dall'impresa ferroviaria Rail Cargo, questi risultano non essere afferenti alla perturbazione che ha interessato la rete il giorno 2 ottobre 2024, essendo relativi, piuttosto, ad un altro evento anomalo verificatosi in data 2 ottobre 2025. Detta documentazione, pertanto, ad avviso della Scrivente non costituisce oggetto del procedimento sanzionatorio avviato con Delibera 113/2025”;*

VISTE le risultanze istruttorie relative al presente procedimento comunicate alla Società, con nota prot. ART n. 36840/2026, del 26 maggio 2026, previa autorizzazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell'articolo 20, comma 1, lettera b), del regolamento sanzionatorio;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 40473/2026, del 12 giugno 2026, con cui il Gestore ha formulato istanza di audizione innanzi al Consiglio, riservandosi di trasmettere successivamente una memoria di replica;

VISTA la nota prot. ART n. 41002/2026, del 16 giugno 2026, con cui la Società è stata convocata in audizione finale;

VISTA la nota prot. ART n. 49280/2026, del 16 luglio 2026, con cui RFI è stata informata dell'anticipo dell'orario di inizio dell'audizione finale;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 50512/2026, del 21 luglio 2026, con cui RFI ha trasmesso la propria memoria di replica alle risultanze istruttorie, in preparazione per l'audizione finale, rappresentando che:

- *“[i]n via preliminare, per quanto attiene ai punti 52 e 53 della CRI, in relazione alla circostanza secondo cui “RFI non ha contestato la ricostruzione del fatto operata dall'Autorità nella delibera di avvio del procedimento”, si rappresenta che l'intento del Gestore, nell'ambito della propria memoria difensiva, non era quello di confutare la ricostruzione dei fatti prospettata dall'Autorità, che costituisce, tra l'altro, il risultato di una pluralità di informazioni che RFI ha fornito nel corso dell'istruttoria. Ciò che il Gestore ha contestato, con riferimento alla Delibera di avvio del procedimento, è, invero, la conclusione*

cui l'Autorità è giunta sulla base di tale ricostruzione dei fatti, apparsa ad avviso della Scrivente come non sufficiente per rappresentare un presupposto per l'esercizio del potere sanzionatorio dell'ART";

- *"[i]n aggiunta, con riguardo all'affermazione per cui è "fisiologico che l'Autorità indirizzi la propria attività di vigilanza – e possa anche estenderla – in funzione di ciò che emerge nel corso della preistruttoria", si ribadisce come, ad avviso dello scrivente Gestore, tale impostazione non possa che risultare sintomatica dell'incertezza in merito all'individuazione del quadro normativo-regolatorio che si reputa violato";*
- *"[p]er la stessa ragione, RFI non può condividere neppure quanto osservato dall'Autorità ai paragrafi 58 – 60 della CRI, dove si legge che "RFI non può invocare a propria giustificazione la circostanza che, in precedenza, l'Autorità non abbia avviato procedimenti sanzionatori in relazione ad asserite e generiche passate problematiche relative alla circolazione determinate da guasti"";*
- *"[n]ella memoria del 7 agosto 2025, il Gestore ha messo in luce non tanto la violazione del principio del legittimo affidamento, ma, a ben vedere, il repentino e imprevisto mutamento di interpretazione da parte dell'Autorità del quadro regolatorio applicabile al caso di specie. Detto in altri termini, RFI ha osservato che ART, con la propria condotta, ha fatto venire meno la certezza che la Scrivente ha riposto sulla chiarezza e univocità delle norme applicabili e, dunque, di riflesso, sulla correttezza del proprio operato";*
- *"[s]ul punto, si ricorda che la certezza del diritto "integra un «elemento fondamentale e indispensabile dello Stato di diritto», connaturato sia all'ordinamento nazionale, sia al sistema giuridico sovranazionale (sentenze n. 36 del 2025, n. 70 del 2024 e n. 210 del 2021)" (Corte Cost., 26 giugno 2025, n. 88). Si tratta di un principio che, per pacifica giurisprudenza eurounitaria e nazionale, risulta connesso a capisaldi fondamentali su cui si regge l'intero ordinamento, specie quello amministrativo, quali il principio di legalità e il principio del legittimo affidamento";*
- *"[è] in virtù di tale principio che sulle Amministrazioni (e, quindi, anche su ART) grava l'obbligo di interpretare le norme giuridiche in modo chiaro, preciso e prevedibile nei loro effetti. Il mancato rispetto di tale regola determina distorsioni del sistema e, soprattutto, inevitabili "conseguenze sfavorevoli sugli individui e sulle imprese (v., in tal senso, sentenza dell'11 giugno 2015, Berlington Hungary e a., C 98/14, EU:C:2015:386, punto 77 e la giurisprudenza ivi citata)" (cfr., da ultimo, cons. Stato, sez. IV, 18 aprile 2025, n. 3436)";*
- *"[l]'Autorità fonda una larga parte delle proprie valutazioni sulla distinzione concettuale tra "accesso equo" e "accesso non discriminatorio", sostenendo che il primo costituisce parametro autonomo rispetto al secondo e che, pertanto, una violazione dell'accesso potrebbe configurarsi anche in assenza di qualsiasi disparità di trattamento tra imprese ferroviarie (cfr. par. 70 della CRI)";*

- “[s]ul punto, l’Autorità richiama anche l’articolo 12 delle disposizioni sulla legge in generale e la prevalenza del principio di interpretazione letterale, sostenendo che l’utilizzo congiunto delle espressioni “eque” e “non discriminatorie” dimostrerebbe l’esistenza di due requisiti distinti e autonomi che il Gestore deve garantire e sui cui l’ART può conseguentemente esercitare i propri poteri d’indagine e -se del caso- sanzionatori. Tale argomentazione appare tuttavia non condivisibile”;
- “[i]l richiamato articolo delle Preleggi non impone, difatti, soltanto un’interpretazione letterale della singola espressione normativa, ma richiede che il significato delle parole sia desunto dalla connessione delle stesse e dall’intenzione del legislatore”;
- “[d]ifatti, è consolidato il principio per cui l’interpretazione letterale “richiede pur sempre un’attività interpretativa, sicché il principio in claris non fit interpretatio non preclude affatto la ricerca dell’effettiva mens acti anche ove essa contraddica il senso palese delle espressioni utilizzate, dovendo il dato letterale/formale essere controllato dall’interpretazione logica”. (Cass. civ., Sez. lavoro, Ordinanza, 30/04/2024, n. 11543)”;
- “[l]a giurisprudenza amministrativa, peraltro, afferma che “L’art. 12 delle preleggi, non privilegia il criterio interpretativo letterale poiché evidenzia, con il riferimento all’intenzione del legislatore, un essenziale riferimento alla coerenza della norma e del sistema. Di conseguenza il dualismo, presente nell’art. 12, tra lettera (significato proprio delle parole secondo la connessione di esse) e spirito o ratio (intenzione del legislatore) va risolto con la svalutazione del primo criterio, rilevandosi inadeguata la stessa idea di interpretazione puramente letterale” (Cons. Stato, Sez. II, 05/05/2021, n. 3524)”;
- “[p]roprio seguendo tale criterio, le nozioni di accesso “equo” e “non discriminatorio” non possono essere isolate dal contesto normativo nel quale sono inserite, vale a dire il sistema delineato dalla Direttiva 2012/34/UE e dal D.lgs. n. 112/2015, entrambi finalizzati (prevalentemente, ma non solo) alla liberalizzazione del mercato ferroviario e alla tutela della concorrenza tra operatori. In altri termini, l’analisi letterale invocata dall’Autorità non può arrestarsi alle sole parole “equo” e “non discriminatorio”, ma deve riguardare l’intera proposizione normativa di cui all’art. 11 del d.lgs. 112/15”;
- “[n]on può, dunque, essere condiviso il passaggio argomentativo attraverso il quale l’Autorità attribuisce al concetto di “equità” un contenuto sostanzialmente illimitato, fino a farne una clausola generale idonea a ricomprendere qualsiasi fattispecie astrattamente riconducibile alla gestione efficiente ed efficace dell’infrastruttura. L’equità costituisce parametro di riferimento per qualificare le condizioni dell’accesso all’infrastruttura e non qualsiasi circostanza che, di fatto, possa incidere sulla fruibilità della stessa. In altri termini, la nozione di accesso equo non perde la propria natura di criterio regolatorio solo perché non coincide integralmente con il principio di non discriminazione. Diversamente opinando, l’aggettivo “equo” cesserebbe di

qualificare l'accesso e diverrebbe una formula aperta attraverso la quale ricondurre alla competenza dell'Autorità qualsiasi vicenda concernente la gestione dell'infrastruttura";

- *"[è] proprio questo salto logico, che caratterizza la CRI, a dover essere fermamente contestato: occorre pur sempre dimostrare in che modo la condotta del Gestore abbia inciso sul bene giuridico specificamente tutelato dall'ordinamento, vale a dire le condizioni di accesso al mercato ferroviario";*
- *"[n]ella CRI tale dimostrazione, tuttavia, manca del tutto. L'Autorità si limita infatti ad affermare che il degrado verificatosi il 2 ottobre 2024 "ben può essere qualificato, di fatto, come un ostacolo all'accesso equo all'infrastruttura" (cfr. par. 89 della CRI), senza individuare il criterio giuridico che consentirebbe di trasformare un evento incidentale, per quanto rilevante sotto il profilo operativo, in una violazione del principio regolatorio dell'accesso";*
- *"[l]'espressione "di fatto" costituisce, sotto tale profilo, il punto maggiormente critico della CRI. Essa non rappresenta, infatti, il risultato di un percorso argomentativo fondato sulla disciplina di settore, ma sostituisce la dimostrazione giuridica con una mera affermazione apodittica. L'Autorità non chiarisce quali siano gli elementi normativi che consentano di qualificare un evento quale causa dell'ostacolo all'accesso equo, né individua un criterio oggettivo che permetta di distinguere le ipotesi rilevanti da quelle che tali non sono";*
- *"[l]a conseguenza è che il concetto di accesso equo viene privato di qualsiasi contenuto delimitante e trasformato in una clausola elastica suscettibile di ricomprendere ogni inefficienza gestionale che produca effetti sulla circolazione ferroviaria";*
- *"[a]ppare, altresì, meritevole di replica quanto prospettato al punto 77 della CRI, ove l'Autorità appare associare la sua competenza in materia di gestione ottimale ed efficiente della rete alla circostanza per cui RFI, nell'adempiere ai suoi doveri di Gestore dell'Infrastruttura, trasmette alla medesima ART ciascun aggiornamento del Piano Commerciale. Anche tale argomentazione, tuttavia, non coglie nel segno, dal momento che la citata trasmissione ha una natura puramente informativa circa lo stato di sviluppo della rete infrastrutturale. A riprova di ciò, nel corso della fase di consultazione, l'ART, così come tutti i soggetti interessati, può esclusivamente esprimere un parere di carattere non vincolante. Conseguentemente, appare evidente come una simile trasmissione, prettamente informativa, non sia di per sé sufficiente a rendere l'Autorità competente in materia di gestione "ottimale ed efficiente" della rete, che rimane di competenza del Gestore, deputato a recepire le indicazioni che Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delinea nel Documento Strategico Pluriennale della Mobilità. Tale Dicastero è, inoltre, il soggetto istituzionalmente preposto alla verifica del perseguimento degli obiettivi di efficienza, efficacia e realizzazione degli investimenti attraverso gli specifici strumenti di monitoraggio previsti nell'ambito del Contratto di Programma,*

fondati su indicatori di performance (KPI), target annuali e correlati meccanismi premiali e sanzionatori. Ne consegue che il controllo sul conseguimento degli obiettivi gestionali e sull'attuazione delle politiche di sviluppo infrastrutturale trova la propria sede naturale nel rapporto concessorio e contrattuale intercorrente tra MIT e Gestore”;

- *“[a]l punto 88 della CRI, in riscontro alla tesi difensiva del GI che circoscrive il potere dell’Autorità alla garanzia dell’accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura, l’Autorità riconduce sommariamente l’evento dannoso ad una condotta colpevole di RFI che non avrebbe posto in essere misure idonee ad assicurare l’accessibilità e la funzionalità dell’infrastruttura in violazione dell’art. 11 co. 3 del D. lgs. 112/2015 e del paragrafo 6.2.2 del PIR”;*
- *“[o]ccorre rilevare nuovamente, in prima istanza, come in concreto l’Autorità non abbia individuato specificamente gli atti colposi ascrivibili a responsabilità del Gestore. Premesso ciò, allo stesso modo non colgono nel segno i generici riferimenti ai concetti di accessibilità e funzionalità dell’infrastruttura. Il D.lgs. 112/2015, difatti, menziona le responsabilità gravanti sul Gestore dell’infrastruttura “sul piano tecnico, commerciale e finanziario”. A ciò non corrisponde, tuttavia, un potere dell’Autorità esteso illimitatamente e direttamente a tutti i suddetti ambiti”;*
- *“[d]ifatti, le responsabilità gravanti sul Gestore costituiscono un complesso unitario di obblighi che trovano attuazione attraverso una pluralità di strumenti facenti capo a soggetti istituzionalmente distinti, ciascuno nell’ambito delle rispettive competenze”;*
- *“[l]’ART esercita funzioni di regolazione economica e di vigilanza sul corretto funzionamento del mercato ferroviario, con specifico riguardo alla tutela delle condizioni di accesso equo, trasparente e non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria. In tale contesto, il d.lgs. n. 112/2015 attribuisce all’Autorità poteri di monitoraggio sul contenuto del Prospetto Informativo della Rete (PIR), sulla gestione del traffico e sulla programmazione delle attività di rinnovo e manutenzione, esclusivamente al fine di verificare l’assenza di effetti discriminatori nei confronti dei richiedenti capacità ferroviaria”;*
- *“[t]ale perimetro di competenza non si estende, tuttavia, alla vigilanza tecnico-operativa sulla gestione dell’infrastruttura, né alla valutazione delle scelte manutentive adottate dal Gestore, della loro efficacia o tempestività, ovvero alla verifica delle condizioni di sicurezza della rete ferroviaria. Tali profili appartengono alle competenze proprie di RFI quale Gestore dell’Infrastruttura e sono assoggettati, per i rispettivi ambiti di attività, alla vigilanza di ANSFISA e del Ministero concedente”;*
- *“[s]ignificativamente, la stessa ART, nell’ambito dell’istruttoria, ha richiesto ad ANSFISA specifiche valutazioni in ordine a possibili violazioni della normativa di sicurezza e degli standard tecnici ferroviari, riconoscendo quindi che tali verifiche esulano dal proprio ambito di attribuzioni. All’esito delle verifiche svolte, ANSFISA ha escluso la sussistenza di violazioni delle norme di sicurezza*

della circolazione e degli standard tecnici ferroviari applicabili”;

- “[p]arimenti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha acquisito da RFI una dettagliata informativa sulle attività manutentive svolte, sulle misure adottate per la gestione dell’evento e sui relativi impatti operativi ed economici, senza formulare ulteriori richieste di approfondimento o rilievi. Tali circostanze confermano come la valutazione delle scelte tecnico-manutentive e dei profili di sicurezza dell’infrastruttura rientri nelle competenze degli organismi istituzionalmente preposti e non possa essere ricondotta ai poteri di regolazione attribuiti all’ART dal legislatore”;
- “[n]e consegue che i poteri di monitoraggio riconosciuti all’Autorità in materia di manutenzione non possono essere interpretati come fonte di un generale sindacato sulle scelte tecniche del Gestore dell’Infrastruttura, né come fondamento per valutazioni attinenti alla correttezza o all’adeguatezza delle attività manutentive in quanto tali, in assenza di una concreta e dimostrata incidenza sulle condizioni di accesso equo e non discriminatorio al mercato ferroviario”;
- “[n]e consegue che il generico e non circostanziato richiamo all’obbligo, in capo al Gestore, di garantire l’accessibilità e la funzionalità dell’infrastruttura non è, di per sé, sufficiente a fondare la responsabilità contestata”;
- “[n]é può trascurarsi che la valutazione dell’adempimento di tali obblighi non può prescindere dal contesto fattuale nel quale essi sono chiamati a operare. Appare evidente, infatti, che il parametro di giudizio non possa essere il medesimo nelle ordinarie condizioni di esercizio della rete e in presenza di eventi eccezionali, imprevedibili e non riconducibili alla ordinaria attività operativa del Gestore, quale quello oggetto del presente procedimento. Pretendere che l’obbligo di assicurare l’accessibilità e la funzionalità dell’infrastruttura operi in termini assoluti e indipendentemente dalla natura dell’evento verificatosi significherebbe trasformare un obbligo di corretta gestione in una forma di responsabilità oggettiva, soluzione che non trova alcun fondamento nel quadro normativo-regolatorio di riferimento”;
- “[l]’interpretazione prospettata dall’Autorità presenta, altresì, un ulteriore e decisivo profilo di criticità relativamente ai dettami generali che governano l’esercizio del potere amministrativo, ponendosi in contrasto con il principio di legalità c.d. “rafforzato” che presidia l’esercizio del potere sanzionatorio delle Autorità amministrative indipendenti”;
- “[c]ome noto, il principio di legalità non si esaurisce nella mera esistenza di una disposizione attributiva del potere, ma richiede che quest’ultimo sia esercitato entro limiti oggettivi chiaramente individuabili e predeterminati dal legislatore. Tale esigenza assume carattere ancora più intenso con riguardo all’esercizio da parte delle Autorità amministrative indipendenti dei propri poteri sanzionatori”;
- “[l]a giurisprudenza amministrativa è, sul punto, pacifica nell’affermare che l’esercizio dei poteri sanzionatori da parte della Autorità amministrative

indipendenti è strettamente vincolato al rispetto del principio di legalità “severa e rafforzata” cfr. (Cons. Stato, sez. VI, 3 maggio 2024, n. 4056). Si tratta di un limite rigido ed inderogabile, che richiede e presuppone, prima dell’irrogazione di qualsivoglia tipologia di sanzione, che l’Amministrazione abbia eseguito una valutazione particolarmente attenta e scrupolosa circa la sussistenza dei presupposti previsti dalla legge per agire”;

- *“[i]n linea con tale assunto, il Giudice amministrativo ha precisato che “il procedimento sanzionatorio è sì riconducibile al paradigma dell’agere dell’amministrazione ma con profili di specialità rispetto al procedimento amministrativo generale, rappresentando la potestà sanzionatoria, che vede l’amministrazione contrapposta all’amministrato, la reazione autoritativa alla violazione di un precetto con finalità di prevenzione, speciale e generale e non la gestione, da parte dell’autorità amministrativa, di un interesse pubblico (cfr. Cons. Stato, Sez. V, 21 novembre 2023 n. 9964)” (cfr. Cons. Stato, n. 4056/2024 cit.)”;*
- *“[a] ciò va aggiunto che è ormai principio consolidato, tanto nella giurisprudenza nazionale quanto in quella europea, che le sanzioni irrogate dalle Autorità indipendenti presentino natura sostanzialmente afflittiva e che, in ragione di ciò, debbano essere assistite da garanzie assimilabili a quelle proprie della materia penale, con conseguente applicazione piena dei principi di legalità, tipicità, tassatività e proporzionalità. L’esigenza di garantire che il destinatario della sanzione possa conoscere ex ante, con un grado sufficiente di prevedibilità, quali condotte siano suscettibili di integrare un illecito e quali siano i limiti dell’intervento dell’Autorità, costituisce diretta espressione del principio della legalità “severa e rafforzata” di cui si è detto poc’anzi e si traduce nella necessità che la fattispecie sanzionabile sia sufficientemente determinata e non costruita attraverso interpretazioni estensive della disposizione attributiva del potere”;*
- *“[a] tale riguardo, un rilevante profilo di contestazione deve muoversi ai punti 78 e 84 della CRI, nei quali l’Autorità avrebbe dovuto argomentare le motivazioni poste a fondamento della decisione di procedere con l’adozione di un provvedimento sanzionatorio in capo al Gestore”;*
- *“[i]n particolare, deve rilevarsi come nei procedimenti sanzionatori l’ART sia gravata da un onere di motivazione “rafforzata”. Infatti, nell’esercizio del potere sanzionatorio attribuito dall’art. 37 del D.L. n. 201/2011 e dalle normative settoriali di riferimento, l’Autorità è tenuta ad assolvere a un onere motivazionale particolarmente rigoroso, la cui intensità risulta sensibilmente superiore rispetto a quella normalmente richiesta per i provvedimenti amministrativi di natura regolatoria”;*
- *“[c]ome anticipato, tale conclusione trova fondamento non soltanto nei principi generali sanciti dall’art. 3 della legge n. 241/1990, ma anche nella progressiva emersione, nella giurisprudenza nazionale ed europea, del principio secondo cui le sanzioni irrogate dalle Autorità amministrative*

indipendenti presentano caratteristiche sostanzialmente assimilabili a quelle delle sanzioni penali, con conseguente applicazione di garanzie rafforzate sul piano procedimentale e motivazionale (Cfr. Corte Europea dei Diritti dell’Uomo: sent. 8.6.1976, Engel c. Paesi Bassi; sent. 4.3.2014, ric. n. 18640/10 - Grande Stevens; sent. 27.9.2011 n. 43509/08 - Menarini Diagnostic c. Italia; Consiglio di Stato, sent. 1596/2015)”;

- “[d]ifatti, l’attività di regolazione svolta dall’ART è tipicamente espressione di un potere amministrativo conformativo e pro-concorrenziale, volto ad assicurare il perseguimento dell’interesse pubblico alla corretta organizzazione ed al regolare assetto concorrenziale del mercato dei trasporti. Diversamente, quando l’Autorità esercita il potere sanzionatorio, essa attua un’attività che assume una connotazione eminentemente repressiva. La sanzione amministrativa non mira infatti a regolare il mercato, bensì a reprimere una condotta ritenuta contraria all’ordinamento e a produrre un effetto deterrente nei confronti dell’operatore economico destinatario della misura”;
- “[d]a ciò deriva che il procedimento sanzionatorio non può essere considerato una mera prosecuzione dell’attività regolatoria, ma costituisce l’esercizio di una funzione distinta, caratterizzata da una significativa incidenza sulla sfera giuridica e patrimoniale del soggetto destinatario. Proprio tale incidenza impone che l’accertamento dell’illecito sia sorretto da una motivazione particolarmente accurata e immune da ambiguità”;
- “[t]uttavia, tale onere motivazionale non è stato assolto nel caso in esame, in cui l’Autorità ha reso una motivazione sintetica e priva di ogni evidenza dell’iter logico- argomentativo seguito nella determinazione del proprio convincimento. Sul punto, deve infatti rilevarsi come l’ART si sia limitata a sancire la responsabilità del Gestore unicamente con locuzioni come “di fatto” (cfr. par. 89 della CRI) senza, tuttavia, offrire alcuna argomentazione a supporto di tale conclusione e senza individuare una specifica fattispecie normativa dalla quale desumere la rilevanza sanzionatoria della condotta contestata”;
- “[i]l convincimento dell’Autorità sembra rinvenibile, dunque, meramente nella progressiva estensione del concetto di “accesso equo”, che finisce col perdere così la propria funzione di criterio delimitativo della competenza attribuita dal legislatore, divenendo una clausola generale suscettibile di essere riempita di contenuto caso per caso, con un evidente effetto espansivo del potere sanzionatorio. Se, infatti, ogni disservizio infrastrutturale di particolare rilevanza può essere qualificato ex post come ostacolo all’accesso equo, il confine tra ciò che rientra e ciò che non rientra nella competenza sanzionatoria dell’Autorità cessa di essere ricavabile dalla legge e finisce per dipendere esclusivamente dalla valutazione discrezionale dell’Autorità stessa”;
- “[e]d è proprio tale esito che il principio di legalità rafforzato di cui sopra mira ad evitare. Diversamente opinando, il limite della competenza non sarebbe più rinvenibile nella legge, ma verrebbe progressivamente definito dall’Autorità attraverso la propria attività interpretativa, con un evidente vulnus ai principi

di tassatività, prevedibilità e determinatezza che devono presidiare l'esercizio di ogni potere sanzionatorio, tanto più quando esso è esercitato da un'Autorità amministrativa indipendente";

- *"[p]arimenti, inoltre, l'Autorità ritiene che "il disservizio è stato causato dalla negligenza del Gestore, che avrebbe potuto evitarlo se avesse correttamente proceduto alla manutenzione dell'infrastruttura e se avesse gestito con maggiore diligenza l'intervento dei propri tecnici, a seguito del summenzionato danneggiamento", ma non offre alcuna argomentazione a corredo di tale deduzione, né tantomeno indica quale sarebbe stata la condotta idonea che il Gestore avrebbe dovuto adottare per la gestione di un evento imprevedibile come quello occorso il 2 ottobre 2024. Appare evidente, dunque, come il provvedimento in esame non offra una adeguata motivazione, pregiudicando altresì il diritto di difesa del Gestore che, sin dalla fase pre-istruttoria del procedimento, ha dovuto riscontrare richieste di informazioni aventi ad oggetto una pluralità di argomenti e, in fase di chiusura del procedimento, non ha potuto apprezzare l'iter logico-argomentativo che ha condotto codesta Autorità a ritenere che l'evento in esame sia stato causato da una negligenza del proprio operato. Ad ogni modo, posto che l'evento in questione non è correlato in alcun modo all'attività manutentiva effettuata dal Gestore sull'infrastruttura ferroviaria, l'Autorità non è l'organo competente a pronunciarsi in merito a tali profili. Invero, in capo all'ART è certamente attribuito un potere di vigilanza e richiesta di informazioni ai sensi dell'art. 37, comma 2, del d.lgs. n. 112/2015, che può estendersi, per quanto qui rileva, anche alla programmazione dei rinnovi e della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria. Tale potere, tuttavia, non configura un generale sindacato sulle scelte manutentive del Gestore né un potere di direzione, approvazione o valutazione dell'efficienza tecnica delle attività di manutenzione. La relativa competenza risulta infatti espressamente circoscritta alla verifica del rispetto dei principi regolatori di accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria e, dunque, alla prevenzione di eventuali effetti discriminatori derivanti dalla programmazione o dall'esecuzione degli interventi manutentivi nei confronti dei richiedenti capacità. Ne consegue che il legislatore non ha attribuito all'ART una competenza generale sul merito delle scelte manutentive, sulle priorità di investimento, sulle modalità di esecuzione degli interventi o sulla gestione tecnica dell'infrastruttura, profili che restano demandati – come già sopra evidenziato – al Gestore nell'ambito delle proprie responsabilità operative verificate dall'ANSFISA e nel quadro degli indirizzi e degli strumenti di monitoraggio definiti dal MIT";*
- *"[e]mblematico di quanto sopra, infatti, è proprio la sopra rilevata carenza motivazionale della contestazione dal momento che l'ART difetta delle competenze tecniche per potersi pronunciare a riguardo. Ad ulteriore riprova del fatto che la contestazione mossa nei confronti di RFI sia priva di qualsiasi*

iter motivazionale, si richiama la ricostruzione contenuta ai paragrafi 78 e ss. della CRI nella parte in cui l'Autorità afferma che la "negligenza del Gestore [...]" è emersa in maniera chiara nel corso della preistruttoria ed è stata accertata nel corso del procedimento", giungendo ad affermare che il disservizio del 2 ottobre 2024 "avrebbe potuto essere evitato" mediante una diversa attività manutentiva e una più diligente gestione dell'intervento tecnico successivo. Appare evidente come tale conclusione non possa essere condivisa in quanto non trova alcun riscontro negli elementi istruttori acquisiti nel corso del procedimento";

- *"[l]a CRI, difatti, assume come pacifica una circostanza che, al contrario, avrebbe dovuto costituire oggetto di una puntuale dimostrazione, limitandosi ad affermare che il disservizio sarebbe stato causato dalla negligenza del Gestore, senza individuare gli specifici elementi istruttori dai quali tale conclusione dovrebbe discendere";*
- *"[l]'Autorità, infatti, non esplicita quale sarebbe stata la concreta attività manutentiva omessa da RFI, quale prescrizione tecnica sarebbe stata violata, quale regola cautelare sarebbe stata disattesa né, soprattutto, in che modo tali circostanze avrebbero evitato o attenuato il verificarsi dell'evento";*
- *"[l]'affermazione secondo cui il disservizio "avrebbe potuto essere evitato" costituisce, pertanto, una mera valutazione ipotetica, non sorretta da un percorso argomentativo idoneo a dimostrare il necessario nesso eziologico tra la condotta contestata e gli effetti verificatisi";*
- *"[s]i realizza, in tal modo, un'inammissibile inversione nell'onere probatorio: la negligenza non viene accertata sulla base di specifici elementi fattuali, ma viene meramente ricondotta al ruolo di RFI in qualità di Gestore dell'infrastruttura (alla stregua di una responsabilità oggettiva) e desunta ex post unicamente sulla base della valutazione, da parte dell'Autorità, della gravità delle conseguenze prodotte dall'evento";*
- *"[a]nche tale impostazione non può essere condivisa. Come noto, infatti, la mera verifica di un evento dannoso non costituisce, di per sé, prova della violazione degli obblighi gravanti sul soggetto destinatario del procedimento, essendo invece necessario dimostrare, attraverso un'adeguata istruttoria, l'esistenza di una condotta concretamente imputabile al destinatario, la violazione di uno specifico obbligo giuridico e il nesso causale tra tale violazione e l'evento contestato. Nessuno di tali passaggi risulta, tuttavia, adeguatamente sviluppato nella CRI";*
- *"[a] maggior riprova di quanto sopra, appare dirimente anche la considerazione che in nessun punto della CRI vengono analizzate le argomentazioni formulate da RFI a difesa del proprio operato, né tantomeno nella parte motivazionale del provvedimento vengono esplicate le ragioni per cui tali argomentazioni non sono state ritenute condivisibili dall'Autorità. Anche sotto questo profilo, infatti, l'Autorità si limita ad affermare sommariamente che la linea difensiva offerta dal Gestore non appare*

condivisibile”;

- “[l]’Autorità, al punto 84 della CRI, afferma, inoltre, che “l’evento verificatosi il 2 ottobre 2024 e i suoi impatti non costituiscono affatto un evento imprevedibile ed esterno alla sfera di controllo di RFI, in primo luogo perché sul luogo era presente il personale di scorta della Società, ad accompagnare i dipendenti dell’impresa concretamente responsabile del danneggiamento della linea elettrica che alimentava la cabina di media e bassa tensione della stazione di Roma Termini [...]”. Anche tale affermazione, tuttavia, non appare idonea a dimostrare o rafforzare la responsabilità contestata. Difatti, il personale di RFI chiamato in gergo “scorta” va opportunamente ricondotto, nel caso specifico, all’Organizzatore della Protezione del Cantiere operante sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (OPC), ovvero una specifica figura appositamente abilitata, che riveste un ruolo trasversale rispetto a qualunque attività manutentiva che possa comportare una potenziale interferenza con l’esercizio ferroviario”;
- “[l]’OPC è preposto esclusivamente all’organizzazione delle misure di protezione dei lavoratori rispetto ai rischi connessi alla circolazione ferroviaria. Parimenti, allo stesso non competono attività di controllo sulla corretta esecuzione delle lavorazioni né poteri gerarchici o direttivi nei confronti degli eventuali appaltatori, che operano in autonomia, nel rispetto della normativa applicabile e delle disposizioni contrattuali, purché in condizioni di sicurezza rispetto ai binari in esercizio. Peraltro, non appena informato dell’evento, l’agente di RFI ha tempestivamente provveduto ad attivare i prescritti flussi informativi, conformemente alle procedure vigenti”;
- “[f]ermo tutto quanto sopra, non può neppure ritenersi che le conclusioni a cui giunge l’Autorità siano giustificate dalla funzione di monitoraggio attribuite alla stessa dal D. lgs. 112/2015. Il legislatore, infatti, distingue chiaramente il potere di monitoraggio dall’esercizio del potere sanzionatorio: se, da un lato, l’art. 37 attribuisce all’Autorità penetranti poteri di monitoraggio sulle attività del Gestore dell’infrastruttura – ivi compresi la gestione del traffico, la programmazione degli interventi manutentivi e il rispetto degli obblighi gravanti sul gestore – funzionali all’acquisizione delle informazioni necessarie per l’esercizio della funzione regolatoria, dall’altro lato, il medesimo impianto normativo circoscrive il potere sanzionatorio ai casi in cui risulti accertata la violazione di fattispecie specificamente individuate dal legislatore e riconducibili ai beni giuridici affidati alla tutela dell’Autorità”;
- “[i] poteri di monitoraggio così delineati hanno, dunque, natura sostanzialmente conoscitiva e preventiva essendo finalizzati, in prima istanza, all’adozione di misure regolatorie idonee a correggere eventuali disfunzioni del mercato e a garantire il corretto funzionamento del sistema. Di contro, essi non possono costituire automaticamente il fondamento del potere repressivo: diversamente opinando, il monitoraggio diverrebbe esso stesso fonte del potere sanzionatorio, con una sovrapposizione tra funzione regolatoria e

funzione repressiva che il sistema normativo non contempla”;

- “[l]a CRI deve essere contestata anche con riferimento alle considerazioni di cui al punto 79 in cui l’ART afferma come la circostanza che “RFI corrisponda penali alle imprese lese dalla propria negligenza, [...]non vale, pertanto, a rendere lecita una condotta che si ponga in contrasto con gli obblighi incombenti sul Gestore in forza della normativa di settore; d’altronde, al riguardo, non può non rilevarsi che, come emerso nel corso dell’istruttoria, le somme erogate a titolo di penale alle imprese ferroviarie sono state comunque inferiori rispetto al danno economico patito da queste ultime”. L’assunto oltre ad essere privo di pregio dal punto di vista argomentativo, appare altresì viziato ancora una volta da un travalicamento di poteri da parte di codesta Autorità”;
- “[d]ifatti, l’ART – senza offrire alcuna motivazione a supporto – àncora il potere sanzionatorio del proprio intervento: i) da un lato, al presupposto per cui l’evento in esame sarebbe dipeso da una – non meglio definita – “negligenza” del Gestore che sarebbe venuto meno ai propri obblighi, ii) dall’altro, a una propria inammissibile valutazione di merito circa la presunta insufficienza delle penali a compensare il danno economico subito dalle IF”;
- “[s]otto il primo profilo, si ritiene sufficiente richiamare quanto già profusamente argomentato nei paragrafi precedenti; sotto il secondo profilo, invece, deve rilevarsi come ancora una volta nel corso del presente procedimento sanzionatorio, l’Autorità abbia travalicato i propri poteri sostituendosi, questa volta, alle valutazioni di natura privatistica che, come noto, competono unicamente ai soggetti lesi dall’evento in esame e in alcun modo alla valutazione dell’Autorità”;
- “[s]ul punto, deve infatti ricordarsi che le funzioni assegnate all’Autorità dall’art. 37 del D.L. 201/2011 mirano a tutelare unicamente l’interesse pubblico al buon funzionamento del mercato dei trasporti (c.d. public enforcement). Differentemente, la tutela dell’interesse privatistico (c.d. private enforcement) sotteso all’evento in esame, rimane di esclusiva legittimazione attiva delle IF e/o di qualunque altro soggetto ritenga di aver subito un danno economico e, conseguentemente, la valutazione nel merito di tale pretesa risarcitoria è di competenza esclusiva del giudice civile. Di talché, non si comprende il nesso logico del collegamento da parte dell’Autorità tra la sussistenza dei presupposti per irrogare una sanzione per violazione dei doveri in materia di accesso equo e non discriminatorio e l’asserita insufficienza delle penali a compensare il pregiudizio economico eventualmente subito dagli operatori economici, valutazione che, si ribadisce, non è in alcun modo di competenza dell’Autorità. Dalle considerazioni sopra espresse, appare evidente come l’Ufficio dell’ART – prescindendo da ogni valutazione di merito circa le circostanze e le attività attuate dal Gestore per ripristinare il regolare funzionamento dell’infrastruttura ferroviaria – abbia ritenuto sussistenti i presupposti per comminare una sanzione al di fuori del proprio ambito di competenza”;

- “[a]d ogni modo, deve rilevarsi come la sanzione eventualmente irrogata dall’Autorità non ha in alcun modo la finalità di andare ad offrire un maggior ristoro agli operatori economici che hanno subito un pregiudizio dall’evento in esame. Infatti, come noto, i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall’ART sono destinati a un apposito fondo per il finanziamento di progetti a vantaggio dei consumatori del settore trasporti, su proposta dell’Autorità stessa e approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Di talché, anche in considerazione della destinazione ultima della suddetta sanzione, non si comprende il nesso logico con cui l’ART abbia potuto legare il proprio potere sanzionatorio alla presunta insufficienza delle penali a compensare il danno economico subito dalle IF”;
- “[d]a ultimo, con riferimento all’assunto per cui le penali corrisposte dal Gestore non siano state sufficienti a ristorare il danno subito dagli operatori economici, in questa sede si ritiene opportuno precisare che la natura del sistema di penali previste in capo al Gestore in caso di guasti dell’infrastruttura ha natura pattizia tra le parti e, come chiaramente disciplinato dall’art. 1382 c.c., ha per definizione una funzione “compensativa” e non puramente “risarcitoria” rispetto al pregiudizio subito dagli operatori economici in quanto ha la funzione di bilanciare i due interessi contrapposti delle parti. Infatti, l’importo previsto in capo ad una delle parti in caso di inadempimento e/o ritardo nell’adempimento ha l’effetto, da una parte, di limitare il risarcimento, dall’altra, di esonerare la controparte dalla prova del danno. Ad ogni modo, sul punto preme in ogni caso precisarsi come, contrariamente a quanto affermato dall’Autorità, soltanto una minima parte del pregiudizio subito dalle Imprese Ferroviarie è rimasto non soddisfatto dalle penali ad esse corrisposte dal Gestore”;
- “[f]ermo quanto sopra argomentato nel merito, occorre soffermarsi, da ultimo, sulle osservazioni dell’Autorità di cui ai punti 90 – 99 della CRI volte a dimostrare la sussistenza della c.d. “recidiva” della condotta contestata a RFI. Nel richiamare tutto quanto già dedotto nella memoria del 7 agosto 2025, in questa sede si insiste nel ribadire che, nel caso di specie, manca del tutto il presupposto fissato dalla legge per potersi configurare una reiterazione della condotta”;
- “[e]d infatti, si ricorda che l’art. 8-bis della Legge n. 689 del 1981, che disciplina la c.d. “recidiva” nell’ambito degli illeciti amministrativi, dispone che “si considerano della stessa indole le violazioni della medesima disposizione e quelle di disposizioni diverse che, per la natura dei fatti che le costituiscono o per le modalità della condotta, presentano una sostanziale omogeneità o caratteri fondamentali comuni”. Detto altrimenti, la norma prevede che la reiterazione della condotta sussista ogni volta che è violata (i) una medesima norma; (ii) oppure norme tra loro diverse ma accomunate sotto specifici profili”;
- “[e]bbene, nel caso di specie non ricorre nessuno dei due presupposti. Ed infatti,

in primo luogo, non si può certo dire che sia stata violata una “medesima disposizione”, in quanto la delibera n. 113 del 2025 contesta a RFI la violazione dell’art. 11, co. 3, d.lgs. n. 112 del 2015 e dell’art. 6.6.2 del PIR; con la delibera n. 126 del 2023, invece, è stata contestata alla Scrivente la violazione dell’art. 4.4.2.1 del PIR. Come evidente, si tratta di disposizioni tra loro del tutto diverse”;

- *“[p]er superare tale assunto, non è neppure sufficiente dire – come si legge nella CRI – che “rileva la formulazione letterale dell’articolo 37, comma 14, del decreto legislativo 112/2015, in cui il legislatore ha deciso di tipizzare tre diverse condotte, di cui alle lettere a), b) e c)” volendo unire “nella medesima disposizione le varie violazioni in materia di accesso e utilizzo dell’infrastruttura, con ciò a farne intendere l’uniformità di indole” (punti 92 e 93 della CRI)”;*
- *“[l]’art. 37, co. 14, richiamato da Codesta Autorità, a ben vedere, mira a definire e precisare quali sono le competenze e le attribuzioni spettanti al Regolatore di settore, ossia ad ART. Come si legge nei lavori preparatori al decreto legislativo (cfr. Relazione illustrativa del Senato), infatti, l’art. 37 del d.lgs. n. 112 del 2015 “recepisce il contenuto dell’articolo 56 [della direttiva n. 2012/34/UE, n.d.r.] in ordine alle funzioni dell’organismo di regolamentazione”. Non si tratta, dunque, di una disposizione finalizzata alla tutela del bene giuridico ‘concorrenza’, ma, a ben vedere, alla regolazione del funzionamento del settore ferroviario più complessivamente inteso. In linea con tale impostazione, il comma 14 dell’art. 37 (invocato da ART) si limita, dunque, a completare la gamma delle attribuzioni spettanti al Regolatore, disciplinando le sanzioni da esso applicabili in caso di violazione delle relative prescrizioni. Niente di più”;*
- *“[a]llo stesso modo, non è nemmeno vero che l’art. 11, co. 3, d.lgs. n. 112 del 2015, “nell’elencare i doveri che incombono sul gestore dell’infrastruttura, li descrive in maniera unitaria, come componenti di un continuum di attività funzionali al perseguimento della medesima ratio che il legislatore si è prefissato, in attuazione degli obblighi di fonte europea, ossia la garanzia dell’accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura” (punto 94 della CRI). L’art. 11 cit., a dire il vero, stabilisce un principio di portata generale, ossia che il Gestore della rete ferroviaria deve essere indipendente nel perseguimento dei propri fini e nello svolgimento dei propri compiti”;*
- *“[q]uesti ultimi, è bene precisarlo, non sono circoscritti a garantire l’accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria, ma comprendono anche compiti fondamentali in tema di gestione tecnica della rete, come, ad esempio, la gestione del traffico dei treni e la pianificazione della manutenzione dell’infrastruttura. Tali compiti, come noto, derivano dal fatto che la direttiva 2012/34/UE, di cui il d.lgs. n. 112 del 2015 è mera attuazione, fonde (e abroga) le tre direttive del primo pacchetto ferroviario del 2001, finalizzate a disciplinare lo sviluppo delle ferrovie dell’Unione (direttiva 2001/12/CE), le*

licenze delle imprese ferroviarie (direttiva 2001/13/CE) e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria (direttiva 2001/14/CE). Dunque, ancora una volta, si ribadisce che le competenze del Gestore non sono limitate a garantire la tutela della concorrenza tra imprese ferroviarie”;

- “[i]n secondo luogo, non è neppure condivisibile l’idea che RFI avrebbe violato “disposizioni diverse che, per la natura dei fatti che le costituiscono o per le modalità della condotta, presentano una sostanziale omogeneità o caratteri fondamentali comuni”. Difatti, la condotta sanzionata con la delibera n. 126/2023 non presenta né sostanziale omogeneità né caratteri fondamentali comuni rispetto a quella oggetto della odierna contestazione”;
- “[i]nfatti, il bene giuridico tutelato nei due casi in esame diverge sia da un punto di vista soggettivo sia da un punto di vista oggettivo, poiché:
 - (i) sul piano soggettivo, nel caso della delibera n. 126 del 2023 i soggetti pregiudicati dalla violazione contestata sono i richiedenti potenziali “nella misura in cui la capacità contrattualizzata [oltre soglia] attraverso lo strumento dell’Accordo quadro- appare [loro] come prenotata e, in altri termini, non disponibile”, mentre nel caso della delibera n. 113 del 2025 i soggetti pregiudicati sono le imprese ferroviarie già presenti sul mercato;
 - (ii) sul piano oggettivo, nel caso della delibera n. 126 del 2023 il bene giuridico tutelato è l’accesso all’infrastruttura di cui al par. 4.4.2.1 del PIR, invece, nel caso dell’odierna contestazione l’asserita violazione riguarda la legittima esigenza di ordinata circolazione sulla rete ferroviaria”;
- “[è] notorio, peraltro, che la “stessa indole” si configura nei casi che “anche se incriminati da norme diverse, presentino caratteri fondamentali comuni per le circostanze oggettive e le condizioni ambientali nelle quali le azioni sono state compiute, o per i motivi che li hanno determinati” (cfr. Cass. Pen., sez. I, 24 gennaio 2024, n. 9858). Ancora, poi, a dimostrazione della insussistenza della “stessa indole”, depone anche la circostanza che l’illecito già accertato dall’Autorità con delibera n. 126 del 2023 non presenta caratteri comuni rispetto a quello che viene contestato nel presente giudizio in ragione della natura dei fatti che li costituiscono o dei motivi che li hanno determinati. Sul punto, la CRI non offre nessun argomento per superare tale osservazione. L’Autorità, a ben vedere, si limita solo a richiamare alcuni passaggi della sentenza del TAR Piemonte n. 954 del 2026, dove si stabilisce che le contestazioni mosse a RFI con la delibera n. 126 del 2023 presentano affinità con la delibera n. 133 del 2025”;
- “[c]iò che ART omette di considerare è che il TAR Piemonte si è espresso su provvedimenti fondati su circostanze e presupposti radicalmente diversi da quelli che ART pone a base della delibera n. 113 del 2025 e, dunque, è del tutto inconferente richiamarli in questa sede. Peraltro, occorre sottolineare che le statuizioni contenute nella citata sentenza del TAR Piemonte n. 954 del 2026

non sono idonee a fare stato di giudicato tra le parti nel caso di specie, in quanto allo stato pendono ancora i termini per poter proporre appello (che la Società intende promuovere entro i termini di legge)”;

- “[p]er tali ragioni, se la quantificazione della (eventuale) sanzione irrogata al termine del procedimento avviato con la delibera n. 113 del 2025 dovesse tenere conto della c.d. “recidiva” della condotta contestata a RFI, tale sanzione sarebbe già solo per questa ragione illegittima”;

VISTO

il verbale dell’audizione finale innanzi il Consiglio, tenutasi in data 22 luglio 2026, acquisito agli atti con prott. ART n. 52047/2026 e n. 52222/2026, del 27 luglio 2026, nel corso della quale la Società ha rappresentato che:

- *“l’evento per cui è procedimento si è verificato per effetto di una serie di concause concatenate l’una all’altra e la complessità delle conseguenze è pari alla complessità della sequenza di eventi che lo ha determinato”;*
- *“[a]d avviso della Società, l’evento contestato è qualificabile esclusivamente come guasto all’infrastruttura e, in quanto tale, è stato gestito con una serie di interventi che hanno consentito di ripristinare gradualmente la piena operatività dell’infrastruttura”;*
- *“[a]l riguardo, peraltro, [...] anche la Società ha effettuato una propria istruttoria interna relativa alla serie di cause che hanno determinato l’evento in questione e alle azioni poste in essere al fine di mitigarne gli effetti, anche nell’ottica di acquisire elementi di feedback nel contesto delle attività di costante miglioramento nella gestione dell’infrastruttura”;*
- *“[c]onsequentemente, ad avviso di RFI, non è corretto qualificare la condotta del Gestore come negligente, essendo più corretto qualificare l’evento nel senso di un mero guasto, – causato da un’azione non prevedibile – che è successivamente stato gestito con degli interventi che hanno consentito il ripristino graduale dell’infrastruttura, per quanto tale guasto si sia verificato in una zona strategica dell’infrastruttura nazionale”;*
- *“[i]n tale contesto, la Società ha ripristinato la circolazione ferroviaria conformemente alle regole previste nel Prospetto informativo della rete, assicurando l’accesso equo e non discriminatorio all’infrastruttura ferroviaria medesima, perché non appena quest’ultima si è resa disponibile l’infrastruttura se n’è assicurata la fruizione in maniera non discriminatoria a tutti i richiedenti capacità”;*
- *“non sono presenti i presupposti di fatto e di diritto che legittimano l’irrogazione di una sanzione”;*
- *“[i]n primo luogo, osserva che il parametro evidenziato nelle risultanze istruttorie è costituito dall’accesso equo all’infrastruttura, criterio che, ad avviso di RFI, deve essere interpretato unitamente alla condizione di non discriminatorietà dell’accesso all’infrastruttura”;*
- *“[a]l contrario, nel caso per cui è procedimento, non si è verificato il venire meno delle condizioni di accesso equo e non discriminatorio, in quanto, all’esito*

del ripristino dell'infrastruttura, è stata riattivata la circolazione ed è stata garantita la fruibilità della rete a tutti i richiedenti, nel rispetto delle regole che vincolano RFI nel processo allocativo e di ripianificazione della capacità infrastrutturale, conformemente al Prospetto informativo della rete";

- *"[u]n altro aspetto che viene citato nelle risultanze istruttorie è che vi sarebbe stato un ostacolo di fatto all'accesso equo; tuttavia, ad avviso della Società, non è chiaro il passaggio normativo che permetta di qualificare la condotta per cui è procedimento come volta a ostacolare l'accesso all'infrastruttura, posto che si è trattato di un mero guasto";*
- *"[p]eraltro, questa è stata la prima volta in cui è stato avviato un procedimento sanzionatorio a seguito di un guasto, mentre, ad avviso di RFI, il potere sanzionatorio dell'Autorità è unicamente volto a valutare le violazioni del quadro regolatorio di settore, che non si rinvergono in questa sede";*
- *"[l]e richieste di informazioni dell'Autorità, al contrario, avrebbero potuto essere usate per introdurre nuove disposizioni regolatorie";*
- *"[d]'altronde, anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto informazioni a RFI, nell'esercizio dei propri poteri di vigilanza sull'esecuzione delle attività di pianificazione della manutenzione, e, a seguito del riscontro, non ha ritenuto di formulare alcuna contestazione";*
- *"[i]nfine, non sussistono i presupposti neppure per contestare la reiterazione, posto che la condotta contestata nel corso del presente procedimento non ha la medesima indole di quella accertata con la delibera n. 126/2023, differenziandosi da quest'ultima sia sotto il profilo soggettivo sia sotto quello oggettivo";*
- *"[i]nfatti, nel procedimento conclusosi con la delibera n. 126/2023, nel corso del quale RFI è stata sanzionata per la violazione del limite dell'85% nell'assegnazione di capacità quadro, la violazione è relativa alle condizioni di accesso all'infrastruttura, mentre, nel presente procedimento, l'asserita violazione riguarda la legittima esigenza di ordinata circolazione sulla rete ferroviaria, con una chiara diversità di ambiti oggettivi";*
- *"[a]nche sotto il profilo soggettivo, però, le condotte sono diverse";*
- *"[i]nfatti, nel procedimento di cui alla delibera n. 126/2023, i soggetti danneggiati sono i potenziali richiedenti che ancora non erano sul mercato o che volevano estendere il loro posizionamento sul mercato e, quindi, con la violazione del summenzionato limite dell'85%, RFI avrebbe creato uno sbarramento all'accesso";*
- *"[i]n questo caso, invece, i soggetti ipoteticamente danneggiati dalla condotta di RFI sono quelli già presenti sul mercato, ossia le imprese ferroviarie, che, peraltro, sono state ristorate e non hanno formulato alcuna richiesta risarcitoria ulteriore rispetto a quanto previsto nel performance regime e nelle penali di circolazione. Peraltro, eventuali pretese di natura risarcitoria avrebbero dovuto essere attivate innanzi alla giustizia civile e ciò non è accaduto";*

- “[i]n conclusione, RFI chiede l’archiviazione del procedimento, in quanto la condotta contestata non è fra quelle ascrivibili alle violazioni regolatorie e, in via subordinata, chiede di escludere la reiterazione”;
- “RFI, in qualità di gestore dell’infrastruttura, ha momenti di verifica del proprio operato: sia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in relazione alla gestione della manutenzione, sia con l’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, per quanto concerne la gestione della sicurezza; sia con le imprese ferroviarie, attraverso lo strumento del performance regime, che costituisce un momento di sintesi della qualità del servizio, tramite il quale si affrontano anche gli scostamenti rispetto agli standard di qualità”;
- “[a]d avviso di RFI, quindi, la condotta contestata è conforme al quadro normativo e regolatorio di riferimento e, conseguentemente, non si ravvedono profili che possano comportare iniziative provvedimenti da parte dell’Autorità”;

VISTA

la relazione istruttoria predisposta dall’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO

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

1. Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. è il gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale e, in quanto tale, è responsabile, *inter alia*, dell’esercizio, della manutenzione e del rinnovo di tale infrastruttura, dovendone assicurare l’accessibilità e la funzionalità, anche ai fini dell’efficiente gestione della rete e della migliore utilizzazione della relativa capacità (cfr. punto 6.2.2 del PIR);
2. come già emerso nel corso della preistruttoria, nel caso di specie, sulla base della documentazione agli atti, risulta che, nel corso della notte fra il 1° e il 2 ottobre 2024, si sono svolti dei lavori nei pressi della stazione di Roma Termini, durante i quali è stata danneggiata una linea elettrica che alimentava la cabina di media e bassa tensione di tale stazione;
3. il danneggiamento si è verificato alle ore 1:30 e, non appena esso è stato rilevato, l’impresa responsabile ha avvisato il personale di scorta di RFI, che ha poi trasmesso l’informazione alle competenti strutture del Gestore; queste ultime sono intervenute, disalimentando la terna ACEA di alimentazione della cabina della stazione di Roma Termini;
4. tuttavia, si era venuto a determinare il blocco permanente della logica all’interno della cabina, che ha inibito l’alimentazione a bassa tensione verso l’impianto di Roma Termini; per effetto del blocco, inoltre, non è avvenuto il passaggio dall’alimentazione ACEA a quella FS, pure se quest’ultima era presente;
5. il gruppo elettrogeno non si è attivato, senza che la relativa circostanza sia stata segnalata da idonei sistemi di allarme, e l’alimentazione dell’impianto di gestione della circolazione della stazione di Roma Termini è stata

temporaneamente garantita dalle batterie UPS di *backup*, nuovamente in assenza di segnalazione da parte di un idoneo sistema di allarme, finché anche queste ultime non hanno esaurito la loro efficienza alle ore 6:20;

6. alle ore 6:20 si è avuta la disalimentazione degli impianti tecnologici di gestione della circolazione di Roma Termini; a seguito dell'intervento del personale di RFI, l'evento si è concluso alle ore 9:15, sebbene i suoi effetti residui abbiano continuato a impattare sul servizio ferroviario fino al tardo pomeriggio;
7. in pratica, a causa del mancato funzionamento dei sistemi di segnalazione, da quando il guasto si è verificato ovvero dalle ore 1:30, solo alle ore 6:20, RFI, a fronte della disalimentazione della stazione di Roma Termini, ha avuto contezza del suddetto guasto;
8. per effetto della suddetta disalimentazione, si è verificata una gravissima perturbazione del traffico ferroviario;
9. durante la preistruttoria, al riguardo, RFI ha affermato che tale perturbazione aveva causato un ritardo complessivo di 69.267 minuti a carico di 1.165 treni (per un ritardo medio di 59 minuti), con 680 provvedimenti di soppressione – di cui 476 totali e 204 parziali – e 31 di deviazione (cfr. prot. ART n. 109281/2024, del 31 ottobre 2024);
10. nel corso del procedimento, poi, tali dati sono stati meglio precisati e chiariti e la Società ha rappresentato che sono stati coinvolti:
 - *“Trasporto Regionale: 686 treni coinvolti con 360 soppressioni totali e 148 soppressioni parziali, per un totale di 33374 minuti di ritardo”;*
 - *“Mercato AV: 277 treni coinvolti, con 34 soppressioni totali, 21 soppressioni parziali e 29 deviazioni (shunt) di Roma Termini (con fermata straordinaria a Roma Tiburtina se non programmata), per un totale di 20517 minuti di ritardo”;*
 - *“Servizio Universale: 41 treni coinvolti con 13 soppressioni totali e 22 soppressioni parziali, e 2 deviazioni di Treni Long Haul (shunt) di Roma Termini per un totale di 2131 minuti di ritardo”;*
 - *“Merci: 38 treni coinvolti con 10 soppressioni totali e 5 soppressioni totali, per un totale di 5133 minuti di ritardo”;*
 - *“Altro (invii): 122 treni coinvolti con 59 soppressioni totali e 7 soppressioni parziali per un totale di 8019 minuti di ritardo”* (cfr. prot. ART n. 86924/2025, del 24 ottobre 2025);
11. le interlocuzioni con RFI hanno permesso di rilevare, sin dalla preistruttoria, la presenza di molteplici carenze nella gestione della vicenda del 2 ottobre 2024, di cui si evince anche dalle dichiarazioni rese dell'Amministratore delegato *pro tempore* di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. come riportate da fonti di stampa, perché, *inter alia*:
 - l'intervento sul posto dei tecnici di RFI non ha rilevato la presenza del blocco della logica all'interno della cabina di media e bassa tensione della stazione di Roma Termini, che avrebbe potuto essere rimosso

soltanto con un intervento manuale;

- non era presente un sistema di allarme della centralina di alimentazione di bassa tensione della stazione di Roma Termini;
- malgrado fosse presente una ridondanza relativa all'alimentazione, non era prevista una simile ridondanza anche con riguardo alla logica all'interno della cabina di media e bassa tensione;
- né il blocco della logica della cabina di media e bassa tensione, né la mancata attivazione del gruppo elettrogeno, né l'attivazione delle batterie UPS sono stati oggetto di segnalazione – e, nel caso dell'attivazione di queste ultime, ciò è addebitabile al guasto del relativo sistema di allarme;

12. sulla base di quanto sopra sunteggiato, emerge, anche rispetto al ruolo e alle responsabilità del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, l'inadeguatezza delle misure adottate da RFI per la prevenzione e gestione di una siffatta emergenza e delle relative cause, stante la mancanza di allarmi idonei ad allertare il personale della Società di eventuali disalimentazioni, l'omessa effettuazione di idonee verifiche della corretta funzionalità degli impianti, la mancata previsione di idonei strumenti di ridondanza relativi alla logica all'interno della cabina, nonché, in base a quanto rappresentato dall'ANSFISA, la disapplicazione di una specifica interna del Gestore medesimo, che prevede di riportare, ai banchi dell'Agente della manutenzione e del Dirigente movimento, gli allarmi connessi a malfunzionamenti dei sistemi di alimentazione (cfr. prot. ART n. 37482/2025);
13. conseguentemente, sulla base degli eventi sopra rappresentati, che hanno interessato lo stato di efficienza di elementi essenziali dell'infrastruttura e una sua area di particolare rilevanza, con riferimento all'emergenza del 2 ottobre 2024, sono venuti meno i presupposti delle *“normali condizioni di operatività”*, in cui l'infrastruttura deve essere resa *“accessibile e funzionale nonché qualitativamente idonea, nella sua globalità, sia in stazioni che in linea, alla ordinata, sicura e puntuale circolazione dei convogli”* (cfr. punto 6.2.2 del PIR), con una violazione degli obblighi di manutenzione, gestione e rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, di cui RFI deve assicurare l'accessibilità e la funzionalità (cfr. l'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112);
14. solo a seguito dell'emergenza in parola, la Società ha irrobustito il sistema di allarme, remotizzando le segnalazioni di allarme, e implementando nuove procedure operative, che prevedono, in caso di guasti, una verifica *in loco* pure in assenza di ulteriori allarmi, dimostrando così che non erano state fin da subito previste tutte le misure tecniche per prevenire o mitigare guasti di ampia portata come quelli accaduti;
15. pertanto, come già chiarito nella delibera di avvio del presente procedimento, la condotta di RFI e le sue conseguenze sono entrate in

radicale conflitto con l'obiettivo dell'utilizzo efficace e ottimale della rete, finalizzato alla garanzia dell'accesso equo all'infrastruttura da parte di tutti i richiedenti, a presidio del quale è posta, *inter alia*, l'Autorità;

16. nel corso del procedimento, RFI non ha contestato la ricostruzione del fatto operata dall'Autorità nella delibera di avvio del procedimento, ma si è difesa, in primo luogo, osservando che “[l]o sviluppo della fase preistruttoria del procedimento merita di essere valorizzato, non solo per ragioni di corretto inquadramento difensivo, ma anche perché sintomatico di un certo grado di incertezza in merito all'individuazione del quadro normativo violato. In quest'ottica, l'ampliamento dell'ambito della contestazione rispetto al perimetro originario appare suscettibile di riflessioni circa l'opportunità di una delimitazione chiara e funzionale degli strumenti di vigilanza e degli obiettivi cui essi sono preordinati” (cfr. prot. ART n. 67762/2025);
17. tale argomentazione non coglie nel segno, in quanto è fisiologico che l'Autorità indirizzi la propria attività di vigilanza – e possa anche estenderla – in funzione di ciò che emerge nel corso della preistruttoria;
18. al riguardo, infatti, non si può condividere la richiesta di RFI di addivenire a una delimitazione degli strumenti di vigilanza e degli obiettivi cui sono preordinati al momento dell'avvio della preistruttoria, perché, per sua natura, l'attività di monitoraggio e di indagine preordinata all'avvio di un procedimento è finalizzata all'individuazione di eventuali profili di violazione della normativa o della regolazione che possono non essere immediatamente evidenti, specie nel caso di preistruttorie che, come nel caso di specie, involgono approfondimenti di natura tecnica;
19. durante la fase preliminare, pertanto, l'Autorità ancora non può sapere quali potranno essere gli eventuali illeciti amministrativi che potranno emergere; conseguentemente, gli Uffici devono essere messi in condizioni di mettere a fuoco gradualmente l'oggetto del futuro procedimento, sulla base delle risultanze che, a mano a mano, emergono dagli approfondimenti effettuati;
20. la formulazione della contestazione, in tal senso, non può che aversi al termine della preistruttoria, con la descrizione dell'ipotesi accusatoria nella delibera di avvio del procedimento;
21. in questo modo, peraltro, si preservano i diritti di partecipazione, contraddittorio e difesa dei soggetti regolati, che potranno manifestarsi pienamente nell'ambito del procedimento, una volta che il soggetto inciso avrà piena contezza della contestazione mossagli, senza che sia eccessivamente irrigidito il potere degli Uffici di investigare possibili condotte anti-giuridiche;
22. una seconda difesa di RFI ha riguardato la constatazione che “in precedenti casi riguardanti problematiche alla circolazione determinate da guasti o inconvenienti, nonostante avesse condotto attività istruttorie finalizzate alla raccolta di informazioni, non ha mai avviato procedimenti sanzionatori nei confronti di RFI, come invece sta accadendo nel caso di specie” (cfr. prot. ART

- n. 67762/2025);
23. anch'essa non persuade, in quanto, come anche chiarito dalla giurisprudenza, *"il legittimo affidamento non può trovare la propria scaturigine in un precedente comportamento omissivo dell'amministrazione"* (cfr. T.A.R. Piemonte, Sez. III, 28 ottobre 2024, n. 1092; nello stesso senso, T.A.R. Lazio, Roma, Sez. I, 11 aprile 2019, n. 4789);
 24. conseguentemente, RFI non può invocare a propria giustificazione la circostanza che, in precedenza, l'Autorità non abbia avviato procedimenti sanzionatori in relazione ad asserite e generiche passate problematiche relative alla circolazione determinate da guasti, in assenza sia di condotte attive dell'Autorità sia, peraltro, di qualsivoglia elemento a supporto dell'ipotetica sovrapponibilità delle caratteristiche dei disservizi precedenti rispetto a quello per cui è procedimento;
 25. d'altronde, a mero titolo di esempio, si rammenta che l'Autorità ha, in passato, approfondito questioni relative alla gestione dell'infrastruttura da parte di RFI, vigilando sulla corretta applicazione delle regole relative alle variazioni delle tracce allocate alle richieste di fermate aggiuntive di cui al Prospetto Informativo della Rete (cfr. prott. ART n. 19347/2022, del 13 settembre 2022, e n. 19852/2022, del 22 settembre 2022) e chiedendo informazioni, in occasione delle problematiche riscontrate nella gestione del traffico ferroviario del 23 dicembre 2024 sulla linea adriatica tra Bari e Pescara, in relazione alla natura delle suddette problematiche e ai motivi che avevano inciso sulla regolare gestione del traffico ferroviario (cfr. prott. ART n. 135636/2024, del 24 dicembre 2024, e n. 6010/2025, del 17 gennaio 2025);
 26. la circostanza che, nei due casi citati, non siano stati avviati procedimenti sanzionatori è, esclusivamente, dovuto al fatto che non siano state ravvisati possibili profili di violazione della normativa, a differenza di quanto accaduto nel caso di specie;
 27. parimenti, non coglie nel segno la contestazione della competenza dell'Autorità a intervenire *in subiecta materia*; infatti, secondo la Società, *"eventuali inadempimenti agli obblighi gestionali o informativi del gestore dell'infrastruttura possono rilevare ai fini dell'intervento dell'ART solo laddove abbiano prodotto -o siano idonei a produrre- effetti concretamente discriminatori, distorsivi o escludenti rispetto alla libera concorrenza tra imprese ferroviarie. Diversamente, si finirebbe per attribuire all'Autorità un potere di intervento su qualsiasi aspetto della gestione infrastrutturale, con conseguente forzatura del disegno normativo europeo e nazionale. [...] Alla luce di ciò, appare evidente come l'articolo in esame -così come l'intero impianto del decreto debba essere letto in funzione della garanzia della concorrenza e non come fonte di un potere sanzionatorio generalizzato in ordine alla mera gestione di situazioni di emergenza o degradi dell'infrastruttura. Giova peraltro precisare come anche un'ipotetica*

inefficienza operativa nella gestione di un'emergenza tecnica (quale, ad esempio, l'asserita inidoneità delle misure atte a garantire l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura in maniera da assicurarne l'accessibilità e la funzionalità) non integri, di per sé, una violazione dei doveri regolatori in materia di accesso, a meno che non si traduca in un trattamento ingiustificatamente differenziato tra operatori che, nel caso di specie, non risulta avvenuto. Difatti, tutte le misure di gestione del traffico e conseguente corresponsione delle penali in favore delle imprese ferroviarie interessate sono state adottate secondo criteri oggettivi e condivisi, in attuazione dei principi di autonomia del Gestore, nel pieno rispetto delle pertinenti disposizioni del PIR in materia di circolazione perturbata, senza doglianze da parte di alcuna delle imprese coinvolte" (cfr. prot. ART n. 67762/2025);

28. la ricostruzione del Gestore, infatti, non può essere condivisa;
29. contro tale interpretazione milita, innanzitutto, il dato testuale del combinato disposto dell'articolo 37, comma 2, lettere f), g), g-bis) e g-quater), e dell'articolo 37, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, che attribuisce all'Autorità il compito di monitorare d'ufficio "*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"* e l'articolo 11, comma 3, del menzionato decreto che, nel fissare i doveri della Società, dispone che "*[i]l gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile dell'esercizio e dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l'accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all'accesso all'infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie"*;
30. ma l'interpretazione del Gestore appare anche parziale, nella misura in cui enfatizza il ruolo dell'Autorità nella garanzia del solo accesso non discriminatorio all'infrastruttura; al contrario, invece, essa è competente anche a garantire l'accesso equo, secondo una concezione ampia, nonché, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera a), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, "*in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti ad esclusione del settore dell'autotrasporto merci"*;
31. infatti, in tutte le disposizioni ove si tratta di accesso all'infrastruttura, è presente anche il riferimento all'accesso equo;
32. così, al summenzionato articolo 37, comma 2, lettera a), del decreto-legge 201/2011, in materia di competenze dell'Autorità, si dispone che essa

“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”;

33. e, parimenti, il summenzionato articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, in materia di doveri del gestore dell’infrastruttura, prevede che RFI debba assicurare *“l’accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all’accesso all’infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie”;*
34. in tema di interpretazione, l’articolo 12 delle disposizioni sulla legge in generale, premesse al Codice civile, di cui al regio decreto 16 marzo 1942, n. 262, prevede che “[n]ell’applicare la legge non si può ad essa attribuire altro senso che quello fatto palese dal significato proprio delle parole secondo la connessione di esse, e dalla intenzione del legislatore” e costituisce canone ermeneutico consolidato quello secondo cui *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*, con la conseguenza che, specularmente, ove la legge distingua, l’interprete non possa che fare altrettanto;
35. dal principio fissato dal summenzionato articolo 12 delle disposizioni sulla legge, peraltro, deriva la constatazione che le norme devono essere interpretate in maniera letterale, in maniera da evitare ripetizioni o sovrapposizioni di contenuti, favorendone un’applicazione che renda le disposizioni coerenti e prive di ridondanze, in linea con i principi di ragionevolezza, logicità ed economicità interpretativa – secondo un metodo noto anche in altri ordinamenti con il nome di *rule against surplusage* –, in coerenza con la *ratio* del legislatore;
36. conseguentemente, non si può svalutare, abrogandolo tacitamente, il criterio dell’equità nell’accesso all’infrastruttura, anche nel senso della sua concreta utilizzabilità, valorizzando il solo diverso criterio della non discriminazione, da cui il primo si differenzia nella misura in cui non richiede un *tertium comparationis* alla cui stregua valutare la ragionevolezza di un’eventuale disparità di trattamento, ben potendosi configurare una violazione degli obblighi in materia di accesso imposti sul Gestore dalla normativa di settore anche in assenza di discriminazioni;
37. tale normativa, in primo luogo, prevede che l’accesso debba essere assicurato *“secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori”* (cfr. l’articolo 37, comma 2, lettera a), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214);
38. inoltre, l’accesso deve, altresì, essere funzionale alla gestione del bene pubblico in concessione secondo criteri di efficienza, efficacia ed economicità;
39. ciò è previsto, infatti, dal provvedimento concessorio e dalla legge, secondo

- cui il gestore deve *“garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie”* (cfr. l’articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto ministeriale 31 ottobre 2000, n. 138/T) nonché *“l’uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell’infrastruttura, assicurando al tempo stesso l’equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi”* (cfr. l’articolo 15, comma 5, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112);
40. la garanzia della gestione secondo criteri di efficienza ed efficacia, peraltro, è anche sottesa allo spirito della normativa di stampo eurounitario, come confermato da diversi considerando della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che prevedono, per esempio, che “[sia] opportuno migliorare l’efficienza della rete ferroviaria affinché tale rete si integri in un mercato competitivo, tenendo conto degli aspetti specifici delle ferrovie” (cfr. considerando n. 3) e che, poiché “[l]’infrastruttura ferroviaria è un monopolio naturale”, sia *“quindi necessario fornire incentivi ai gestori dell’infrastruttura per ridurre i costi e gestire in modo efficiente la loro infrastruttura”* (considerando n. 71), oltre a prevedere che l’istituzione di un organismo di regolazione sia funzionale a garantire una *“gestione efficiente e l’utilizzo equo e non discriminatorio dell’infrastruttura ferroviaria”* (considerando n. 76);
41. ancora più precisamente, come *supra* rilevato, l’articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, dispone che “[i]l gestore dell’infrastruttura ferroviaria è responsabile dell’esercizio e dello sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria nonché del controllo della circolazione in sicurezza dei convogli, della manutenzione e del rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, sul piano tecnico, commerciale e finanziario, assicurandone l’accessibilità, la funzionalità, nonché la diffusione delle informazioni relative all’accesso all’infrastruttura a tutte le imprese interessate a condizioni eque e non discriminatorie”;
42. ed anche nel Prospetto informativo della rete – nel cui processo di adozione e revisione annuale anche l’Autorità interviene, ai sensi dell’articolo 14, del decreto legislativo 112/2015 – relativo all’anno 2024, *ratione temporis* vigente, si prevede, al paragrafo 6.2.2., relativo agli obblighi del gestore dell’infrastruttura in fase di esecuzione del contratto, che la messa a disposizione dei vettori dell’infrastruttura ferroviaria è funzionale allo scopo di *“garantire un’efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la migliore utilizzazione della relativa capacità”*;
43. e, come emerge dal combinato disposto dell’articolo 37, comma 2, lettere f), g), g-bis) e g-quater), e comma 3, l’Autorità *“ha il potere di monitorare [...] le attività dei gestori dell’infrastruttura”*, anche d’ufficio, in materia di *“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-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli*

riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater”;

44. oltre a ciò, l’Autorità ha, altresì, competenza in materia di gestione ottimale ed efficiente della rete, come dimostra la circostanza che l’articolo 15, comma 5, del decreto legislativo 112/2015 dispone che la Società è tenuta *“all’elaborazione ed all’aggiornamento di un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento”*, da trasmettere anche *“all’organismo di regolazione”*, che *“ha lo scopo di garantire l’uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell’infrastruttura, assicurando al tempo stesso l’equilibrio economico e finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi”*, nonché il fatto che l’Autorità ha, altresì, competenze in materia di determinazione del *performance regime*, adottato *“[a] fine di ridurre al minimo le disfunzioni conseguenti ad eventuali perturbazioni arrecate alla circolazione dei treni”* (cfr. articolo 21 del decreto legislativo 112/2015);
45. e neanche si può condividere l’assunto del Gestore, secondo cui, in assenza di un *“trattamento ingiustificatamente differenziato tra operatori”* (cfr. prot. ART n. 67762/2025), è esclusa la violazione dei propri doveri in materia di accesso, nella misura in cui, come detto *supra*, l’Autorità è competente ad assicurare l’accesso anche in maniera equa – con la conseguenza che l’Autorità stessa possa valutare se il Gestore ha correttamente ottemperato ai propri doveri di gestione dell’infrastruttura come discendono dalla normativa di settore –;
46. parimenti, non si può concordare che gli eventi di cui al 2 ottobre 2024 possano essere qualificati come una mera *“ipotetica inefficienza operativa nella gestione di un’emergenza tecnica”* (*ibid.*);
47. infatti, la negligenza del Gestore non è stata meramente ipotetica, ma è emersa in maniera chiara nel corso della preistruttoria ed è stata accertata nel corso del procedimento, essendosi rilevate molteplici carenze nella gestione dell’infrastruttura sia a monte del disservizio sia nel corso dell’evento stesso e, in ogni caso, anche una gestione colposamente negligente dell’infrastruttura può integrare una violazione dei doveri regolatori di accesso nella misura in cui essa risulti, come nel caso di specie, in un guasto che abbia un impatto sufficientemente grave da costituire un ostacolo di fatto all’accesso, anche in assenza di un trattamento differenziato fra imprese;
48. né, al riguardo, rileva la circostanza che RFI corrisponda penali alle imprese lese dalla propria negligenza, perché tale istituto *“ha funzione compensativa rispetto al pregiudizio subito dagli operatori economici, ciò che giustifica la corresponsione dei relativi importi (determinati applicando un coefficiente percentuale all’importo del canone relativo alla traccia) direttamente in favore delle imprese ferroviarie”* (cfr. T.A.R. Piemonte, Sez. III, 28 aprile 2026, n. 954, che, peraltro, ha ritenuto *“non irragionevole la coesistenza di un*

potere sanzionatorio in capo all'ART e del diritto alla penale previsto i[n] favore delle imprese ferroviarie") e non vale, pertanto, a rendere lecita una condotta che si ponga in contrasto con gli obblighi incombenti sul Gestore in forza della normativa di settore;

49. conseguentemente, sulla base di quanto precede, non può condividersi l'assunto di RFI secondo cui l'Autorità non sarebbe competente a valutare la condotta del Gestore in relazione al disservizio del 2 ottobre 2024;
50. al riguardo, peraltro, la circostanza che l'ANSFISA stessa, pur avendo indagato il guasto in parola, ha ritenuto di non ravvisare *"violazioni né di norme di sicurezza della circolazione né di standard tecnici ferroviari obbligatori, emanati dalla Commissione Europea o da questa Agenzia, vigenti al momento della realizzazione dell'impianto"* (cfr. prot. ART n. 37482/2025), lungi dall'escludere la competenza dell'Autorità, la conferma, nella misura in cui esclude che la condotta del Gestore possa aver violato norme di sicurezza di competenza di tale Agenzia, permettendo la valutazione della condotta della Società alla stregua dei principi e dei criteri dell'accesso equo e non discriminatorio, al cui presidio è preposta l'Autorità di regolazione dei trasporti;
51. d'altronde, la stessa RFI, nella propria nota trasmessa all'ANSFISA, afferma che *"l'accadimento dello scorso 02 ottobre 2024 [...] di fatto non ha compromesso in alcun modo la sicurezza del sistema ferroviario. Nello specifico, l'evento ha comportato il completo spegnimento degli Enti di piazzale impedendo qualsivoglia movimentazione e manovra dei convogli, con forti ripercussioni sulla sola regolarità dell'esercizio ferroviario, ma assolutamente non sulla sua sicurezza"* (cfr. prot. ART n. 94837/2025, del 24 novembre 2025), a ulteriore conferma della circostanza che le valutazioni relative all'evento non rientrino nella competenza dell'Agenzia;
52. neppure è meritevole di condivisione l'affermazione del Gestore, secondo cui *"[c]on riguardo alle "normali condizioni di operatività" cui fa riferimento il paragrafo in esame nel prevedere fra gli obblighi in capo al Gestore l'accessibilità e la funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, occorre evidenziare come l'evento verificatosi il 2 ottobre 2024 configuri senza dubbio un'emergenza straordinaria e imprevedibile, determinata da un atto estraneo alla sfera di controllo e prevedibilità di RFI"* (cfr. prot. ART n. 67762/2025);
53. infatti, l'evento verificatosi il 2 ottobre 2024 e i suoi impatti non costituiscono affatto un evento imprevedibile ed esterno alla sfera di controllo di RFI, in primo luogo perché sul luogo era presente il personale di scorta della Società, ad accompagnare i dipendenti dell'impresa concretamente responsabile del danneggiamento della linea elettrica che alimentava la cabina di media e bassa tensione della stazione di Roma Termini, ma anche – e soprattutto – perché il disservizio è stato causato dalla negligenza del Gestore, che avrebbe potuto evitarlo in assenza delle accertate carenze organizzative e gestionali

relative alla manutenzione dell'infrastruttura e alla gestione dell'intervento dei propri tecnici, a seguito del summenzionato danneggiamento;

54. allo stesso modo è infondata per un duplice ordine di motivi l'affermazione che “[l]’interpretazione estensiva del richiamato paragrafo del PIR proposta dall’Autorità -secondo cui ogni mero degrado dell’infrastruttura e la relativa gestione configurerebbero in re ipsa una violazione di natura regolatoria- conduce altresì a una sovrapposizione funzionale tra ART e ANSFISA, in contrasto con il principio costituzionale di legalità dell’azione amministrativa (artt. 1, 23, 97 e 113 Cost.), nonché con il principio della specializzazione funzionale delle autorità indipendenti” (cfr. prot. ART n. 67762/2025);
55. come chiarito *supra*, infatti, non si ha alcuna sovrapposizione funzionale fra ART e ANSFISA; nel caso di specie, escluso che il guasto sia stato causato dalla violazione di norme di sicurezza della circolazione o di standard tecnici ferroviari obbligatori – e, quindi, esclusa la competenza dell’Agenzia –, rimane la competenza dell’Autorità a valutare se la condotta del Gestore abbia violato i propri doveri in materia di accesso equo e non discriminatorio. Lungi dal sovrapporsi, le competenze delle due autorità di vigilanza si pongono in un regime di complementarità, integrandosi e completandosi vicendevolmente;
56. e, inoltre, è imprecisa la ricostruzione della Società, che inaccuratamente sintetizza la posizione dell’Autorità: non tutti i degradi dell’infrastruttura configurano una violazione di natura regolatoria, ma nemmeno ciò può essere escluso *a priori*;
57. nel caso di specie, l’evento dannoso è stato causato dalla circostanza che, colposamente, il Gestore non ha adottato misure idonee a garantire l’esercizio e la manutenzione dell’infrastruttura in maniera da assicurarne l’accessibilità e la funzionalità, in violazione dell’articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, e del paragrafo 6.2.2 del Prospetto informativo della rete relativo all’anno 2024;
58. si è trattato, concretamente, di una condotta negligente di RFI, sia, a monte del guasto, nell’esercizio dei propri doveri di manutenzione del bene pubblico in concessione, sia, a valle, nella gestione dell’evento;
59. e, per effetto di tale negligenza, si è venuto a determinare un degrado gravissimo che ha avuto un tale impatto sulla circolazione ferroviaria, in termini di durata, di estensione geografica, di numero di treni e di passeggeri coinvolti, nonché di ammontare dei danni causati, anche di natura reputazionale, che esso ben può essere qualificato come un ostacolo di fatto all’accesso equo all’infrastruttura;
60. infine, nemmeno possono essere accolte le argomentazioni per escludere la sussistenza della recidiva;
61. al riguardo, viene in rilievo l’art. 8-bis, comma 1, della legge 689/1981, ove si prevede che “*si ha reiterazione quando, nei cinque anni successivi alla commissione di una violazione amministrativa, accertata con provvedimento*

esecutivo, lo stesso soggetto commette un'altra violazione della stessa indole. Si ha reiterazione anche quando più violazioni della stessa indole commesse nel quinquennio sono accertate con unico provvedimento esecutivo". Al secondo comma, poi, la norma specifica che "[s]i considerano della stessa indole le violazioni della medesima disposizione e quelle di disposizioni diverse che, per la natura dei fatti che le costituiscono o per le modalità della condotta, presentano una sostanziale omogeneità o caratteri fondamentali comuni";

62. sul punto, innanzitutto, rileva la formulazione letterale dell'articolo 37, comma 14, del decreto legislativo 112/2015, in cui il legislatore ha deciso di tipizzare tre diverse condotte, di cui alle lettere a), b) e c), differenziando fra le *"violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi"*, l'inottemperanza agli ordini e alle prescrizioni dell'Autorità e le violazioni informative, legate alla mancata trasmissione di informazioni o all'invio di informazioni inesatte, fuorvianti o incomplete;
63. è, pertanto, il legislatore che ha unito nella medesima disposizione le varie violazioni in materia di accesso e utilizzo dell'infrastruttura, con ciò a farne intendere l'uniformità di indole;
64. del resto, l'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 112/2015 di cui si contesta la violazione, nell'elencare i doveri che incombono sul gestore dell'infrastruttura, li descrive in maniera unitaria, come componenti di un *continuum* di attività funzionali al perseguimento della medesima *ratio* che il legislatore si è prefissato, in attuazione degli obblighi di fonte europea, ossia la garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura;
65. e anche dall'analisi degli elementi costitutivi dell'illecito accertato con delibera n. 126/2023 – e, parimenti, il successivo illecito accertato con delibera n. 133/2025, intervenuta nelle more del presente procedimento –, risulta una identità di indole rispetto alla violazione contestata con la delibera n. 113/2025;
66. come chiarito dalla giurisprudenza, infatti, *"[q]uanto all'illecito accertato con la delibera n. 126/2023, la contestazione ha avuto ad oggetto la condotta consistita nel superamento dei limiti previsti dal paragrafo 4.4.2.1. del PIR 2023 in relazione all'assegnazione di capacità di infrastruttura mediante la stipula di accordi quadro, in attuazione della previsione di rango ordinario di cui all'art. 23, comma 3, del d.lgs. n. 112 del 2015. [...] Quanto alla ratio della disciplina in esame, essa va rinvenuta nell'esigenza di precludere la formazione di "barriere" all'entrata nel mercato ferroviario, rischio insito nel diffuso impiego dello strumento dell'accordo quadro, il quale vincola l'impresa ferroviaria ed il gestore, per un arco di tempo pluriennale, rispettivamente a chiedere e concedere un certo ammontare di capacità di infrastruttura mediante la stipula di successivi contratti di utilizzo della rete, aventi ad oggetto specifiche tracce"* (cfr. T.A.R. Piemonte, Sez. III, 28 aprile

2026, n. 954);

67. e, con riferimento all'illecito accertato con delibera n. 133/2025, “[c]on specifico riferimento ai termini per le comunicazioni delle restrizioni di capacità, come anche supra rilevato, la disciplina mira a garantire completezza e correttezza della base informativa su cui si innesta il confronto concorrenziale tra gli operatori interessati a richiedere capacità ferroviaria. Si tratta, dunque, di un interesse strumentale al medesimo obiettivo finale di garantire l’equo e non discriminatorio accesso all’infrastruttura” (id.);
68. in tal senso, entrambi gli illeciti, come chiarito dal giudice amministrativo, hanno determinato una lesione del “principio [...] previsto in generale dall’art. 2 del d.lgs. n. 112 del 2015, della «libertà di accesso al mercato dei trasporti di merci e di passeggeri per ferrovia da parte delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive dell’Unione europea e negli articoli 56 e seguenti del TFUE, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo della concorrenza nel settore ferroviario»” (cfr. T.A.R. Piemonte, Sez. III, 28 aprile 2026, n. 954);
69. e, allo stesso modo, la violazione contestata con la delibera di avvio del presente procedimento è caratterizzata “dal “carattere fondamentale comune” costituito dall’aver arrecato un vulnus all’interesse, di cui l’Autorità è garante, all’equo e non discriminatorio accesso alla rete da parte degli operatori del settore ferroviario” (cfr. T.A.R. Piemonte, Sez. III, 28 aprile 2026, n. 954);
70. anche le ulteriori difese formulate da RFI nella memoria di replica alle risultanze istruttorie e nel corso dell’audizione finale innanzi al Consiglio non colgono nel segno;
71. innanzitutto, non è persuasivo l’assunto della Società secondo cui i fatti per cui è procedimento sarebbero riconducibili esclusivamente alla sfera tecnico-operativa della gestione dell’infrastruttura;
72. infatti, l’addebito formulato nei confronti di RFI non riguarda la contestazione della mera circostanza che, nella notte fra il 1° e il 2 ottobre 2024, si sia verificato un guasto, bensì concerne l’impatto che le accertate carenze organizzative e gestionali – che si sono rese manifeste in occasione di tale guasto – hanno prodotto sulla concreta fruibilità della rete ferroviaria nazionale;
73. difatti, l’oggetto dell’intervento dell’Autorità è stata la verifica della capacità del Gestore di assicurare, attraverso un’adeguata organizzazione dell’infrastruttura e dei relativi sistemi di presidio, la garanzia della continuità dell’accesso alla rete, anche in presenza di prevedibili eventi idonei a comprometterne la funzionalità;
74. al riguardo, nel corso del procedimento, è stato accertato che, nel caso di specie, il sistema infrastrutturale predisposto da RFI si è rivelato incapace di assorbire e governare l’evento – segnatamente, il danneggiamento originario

del cavo –, in quest'ultimo ha determinato, per effetto di una negligenza del Gestore, l'interruzione prolungata delle funzionalità essenziali della rete ferroviaria;

75. sul tema, infatti, la Società tende a sovrapporre indebitamente il danneggiamento della linea elettrica verificatosi durante i lavori notturni con il successivo collasso operativo che ha interessato il nodo di Roma Termini e ad argomentare che l'evento del 2 ottobre 2024 sarebbe stato imprevedibile;
76. con tali argomentazioni, la Società sembra quasi invocare – pur senza formalizzarla – la scriminante del caso fortuito;
77. tuttavia, anche a voler prescindere dalla riconducibilità del primo evento alla sfera di controllo e di prevedibilità del Gestore, nel corso del procedimento è stato accertato che il fatto dannoso contestato si è prodotto per effetto dell'interazione tra il danneggiamento iniziale e una serie di vulnerabilità organizzative e infrastrutturali già presenti nel sistema – la stessa RFI, nel corso dell'audizione finale innanzi al Consiglio, ha del resto affermato che *“l'evento per cui è procedimento si è verificato per effetto di una serie di concause concatenate l'una all'altra e la complessità delle conseguenze è pari alla complessità della sequenza di eventi che lo ha determinato”* (cfr. prot. ART n. 52222/2026);
78. ai fini della sanzionabilità della condotta di RFI, pertanto, assume rilievo non tanto la causa originaria del guasto, quanto più la concreta inidoneità dell'assetto predisposto dal Gestore a contenerne gli effetti e a garantire la continuità operativa dell'infrastruttura;
79. d'altronde, a tutto voler concedere, anche a voler qualificare come non prevedibile il concreto danneggiamento verificatosi nel corso dei lavori, non può certamente ritenersi imprevedibile, in termini generali, l'eventualità che un'infrastruttura complessa possa essere interessata da eventi perturbativi, anomalie dell'alimentazione elettrica o guasti suscettibili di comprometterne l'operatività;
80. proprio rispetto a tali evenienze si giustifica l'obbligo del gestore di dotarsi di adeguati presidi organizzativi, sistemi di allarme e procedure di emergenza;
81. e, sulla base degli elementi raccolti, risulta che, contrariamente a quanto sostenuto dalla Società, sussistono plurimi profili di negligenza addebitabili al Gestore, che non hanno permesso a quest'ultimo di prevenire gli effetti del guasto, rilevarne tempestivamente le conseguenze e assicurare la continuità operativa di un nodo essenziale della rete ferroviaria nazionale;
82. un primo profilo di negligenza è rappresentato dall'assenza o dal mancato funzionamento di sistemi di allarme idonei a segnalare tempestivamente il venir meno delle condizioni di regolare funzionamento dell'impianto;
83. nel corso della preistruttoria e del procedimento, infatti, è stato accertato che né il blocco della logica della cabina di media e bassa tensione di Roma Termini – che ha impedito, fra l'altro, il passaggio dall'alimentazione ACEA a quella FS –, né la mancata attivazione del gruppo elettrogeno né, tantomeno,

la successiva attivazione delle batterie di continuità hanno determinato l'attivazione di efficaci sistemi di segnalazione verso le strutture competenti del Gestore;

84. parimenti, è risultato che non era presente un sistema di allarme neanche presso la centralina di alimentazione di bassa tensione della stazione di Roma Termini;
85. ciò ha comportato che la condizione di anomalia determinata dal guasto, destinata a incidere sull'operatività delle stazioni di Roma Termini e di Roma Tiburtina, non sia stata immediatamente rilevata, nonostante interessasse un'infrastruttura caratterizzata da elevatissima rilevanza sistemica, dal che emerge l'inadeguatezza del sistema di monitoraggio predisposto dal Gestore, che non è stato in grado di segnalare tempestivamente il venir meno delle condizioni necessarie alla continuità dell'esercizio ferroviario;
86. un ulteriore profilo di negligenza risiede nella mancata predisposizione di adeguati meccanismi di resilienza dell'impianto;
87. infatti, pur essendo presenti fonti alternative di alimentazione elettrica, non era stata prevista un'analogia ridondanza con riferimento agli apparati logici il cui blocco ha impedito l'effettivo funzionamento delle alimentazioni disponibili;
88. ne è derivata una situazione nella quale la presenza di sistemi teoricamente sostitutivi si è rivelata concretamente inidonea ad assicurare la continuità del servizio, così dimostrando che l'assetto organizzativo predisposto dal Gestore non era adeguato a garantire la continuità operativa dell'infrastruttura rispetto a eventi suscettibili di comprometterne il funzionamento;
89. ma ulteriori profili di negligenza sono anche ravvisabili nella condotta del Gestore successiva al verificarsi del danneggiamento;
90. infatti, il personale intervenuto non ha individuato tempestivamente il blocco della logica della cabina, che avrebbe potuto essere rimosso soltanto con un intervento manuale, nonostante tale circostanza costituisse il fattore determinante ai fini del ripristino dell'operatività dell'impianto e la prolungata permanenza della situazione di blocco ha contribuito in maniera decisiva alla determinazione della gravità delle conseguenze dell'evento, così dando evidenza dell'inadeguatezza delle procedure di diagnosi e di gestione predisposte dal Gestore per fronteggiare anomalie aventi potenziale impatto sulla continuità del servizio ferroviario;
91. infine, rileva, altresì, la circostanza che, nel caso di specie, sia stata disapplicata la specifica interna del Gestore, RFI-DTC ST SSRS RSS 40001A *"Impianti ACC – ACC/M – Specifica dei requisiti del Terminale Operatore"*, secondo cui devono essere riportati ai banchi dell'Agente della manutenzione e del Dirigente movimento, gli allarmi connessi a malfunzionamenti dei sistemi di alimentazione (cfr. prot. ART n. 37482/2025);

92. da quanto precede deriva che la negligenza contestata a RFI non si è tradotta in una singola omissione isolata, bensì nella convergenza di una pluralità di criticità, quali l'insufficienza dei sistemi di allarme, l'assenza di adeguati presidi di ridondanza, la mancata tempestiva individuazione dell'anomalia e il conseguente ritardo nel ripristino delle condizioni di esercizio, nonché la disapplicazione di una specifica interna della Società medesima;
93. considerate nel loro complesso, tali circostanze delineano un *deficit* organizzativo e gestionale incompatibile con il livello di diligenza professionale qualificata ordinariamente esigibile da un operatore professionale, che, peraltro, nel caso di specie deve essere interpretata con particolare rigore sia in considerazione degli obblighi che incombono, per effetto della normativa di settore, sul Gestore, cui è affidata la responsabilità della gestione efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, allo scopo di garantire un accesso equo, trasparente e non discriminatorio alla rete, sia in considerazione della rilevanza strategica *dell'asset* infrastrutturale interessato;
94. infatti, quanto maggiore è la centralità di un nodo per il funzionamento della rete nazionale, tanto maggiore è l'esigenza di predisporre misure idonee a prevenire il verificarsi di guasti sistemici e a limitarne tempestivamente gli effetti;
95. a confermare indirettamente la sussistenza della negligenza contribuisce la circostanza che, successivamente al verificarsi dell'evento, la Società abbia proceduto al rafforzamento dei sistemi di allarme, alla remotizzazione delle segnalazioni e all'adozione di nuove procedure operative che prevedono verifiche *in loco* anche in assenza di ulteriori segnalazioni;
96. per quanto tali condotte non costituiscano, di per sé, prova dell'illecito, esse appaiono coerenti con le criticità emerse nel corso del procedimento e confermano che l'assetto organizzativo esistente prima dell'evento presentava margini di miglioramento direttamente correlati alle carenze riscontrate;
97. neppure possono essere accolte le difese di RFI secondo cui gli obblighi richiamati dall'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 112/2015 assumerebbero rilevanza esclusivamente nelle ordinarie condizioni di esercizio;
98. infatti, proprio perché il Gestore amministra un'infrastruttura essenziale per la mobilità nazionale, i doveri di accessibilità e funzionalità devono essere interpretati come obblighi aventi carattere strutturale e permanente, destinati a operare anche nelle situazioni di anomalia e degrado; in tale contesto, un'interpretazione diversa finirebbe per confinare l'efficacia della disposizione ai soli casi in cui l'infrastruttura è già regolarmente funzionante, privando la norma di una parte significativa della sua funzione precettiva;
99. altresì irrilevante è la circostanza che le imprese ferroviarie non abbiano contestato le modalità di redistribuzione della capacità residua; infatti,

- l'assenza di contestazioni relative alla gestione della circolazione perturbata può, a tutto voler concedere, costituire prova che il Gestore abbia adottato criteri non discriminatori nella fase successiva all'insorgere dell'emergenza;
100. tale elemento, tuttavia, non esclude né assorbe la diversa questione concernente il rispetto degli obblighi di accessibilità e funzionalità dell'infrastruttura che precedono logicamente e cronologicamente la redistribuzione della capacità disponibile;
101. neppure colgono nel segno le difese di RFI secondo cui “[l]’equità costituisce parametro di riferimento per qualificare le condizioni dell’accesso all’infrastruttura e non qualsiasi circostanza che, di fatto, possa incidere sulla fruibilità della stessa. In altri termini, la nozione di accesso equo non perde la propria natura di criterio regolatorio solo perché non coincide integralmente con il principio di non discriminazione” (cfr. prot. ART n. 50512/2026);
102. infatti, il requisito dell’accesso equo sarebbe sostanzialmente svuotato di contenuto qualora esso fosse limitato alla sola assenza di trattamenti differenziati tra operatori;
103. difatti, in un mercato liberalizzato, la possibilità di accesso alla rete presuppone non soltanto l’applicazione di regole identiche a tutti i richiedenti, ma anche l’esistenza di un’infrastruttura concretamente utilizzabile, con la conseguenza che, quando l’inadeguatezza delle misure predisposte dal gestore determina un degrado di dimensioni tali da compromettere in misura significativa la disponibilità della rete medesima per l’insieme degli operatori, la lesione dell’interesse tutelato dalla normativa settoriale si realizza indipendentemente dall’accertamento di specifiche discriminazioni tra imprese ferroviarie;
104. in tal senso, la nozione di accesso all’infrastruttura ferroviaria non può essere ridotta a una dimensione meramente formale: un accesso teoricamente garantito ma concretamente inutilizzabile, ovvero utilizzabile in misura gravemente ridotta a causa dell’inadeguato stato di funzionalità dell’infrastruttura, non realizza pienamente l’obiettivo perseguito dalla normativa nazionale ed europea;
105. e, in tale prospettiva, le conseguenze della condotta addebitata a RFI hanno, per la gravità e incidenza dei loro effetti, determinato un ostacolo all’accesso all’infrastruttura, nella misura in cui l’evento ha interessato uno dei principali nodi della rete ferroviaria nazionale, con effetti propagatisi su un grande numero di treni afferenti a una pluralità di segmenti di mercato, coinvolgendo servizi passeggeri a lunga percorrenza, servizi regionali e trasporto merci, nonché un numero di passeggeri molto rilevante;
106. in tale contesto, l’ampiezza della diffusione territoriale e funzionale degli effetti prodotti costituisce un indice particolarmente significativo dell’incidenza che il degrado dell’infrastruttura ha avuto sulla possibilità degli operatori di usufruire in maniera efficace della rete ferroviaria nazionale;
107. peraltro, al riguardo si rende necessaria una precisazione, laddove RFI, nelle

proprie memorie afferma che “[l’]onere motivazionale non è stato assolto nel caso in esame, in cui l’Autorità ha reso una motivazione sintetica e priva di ogni evidenza dell’iter logico-argomentativo seguito nella determinazione del proprio convincimento” e che “[i]l convincimento dell’Autorità sembra rinvenibile, dunque, meramente nella progressiva estensione del concetto di “accesso equo”, che finisce col perdere così la propria funzione di criterio delimitativo della competenza attribuita dal legislatore, divenendo una clausola generale suscettibile di essere riempita di contenuto caso per caso, con un evidente effetto espansivo del potere sanzionatorio. Se, infatti, ogni disservizio infrastrutturale di particolare rilevanza può essere qualificato ex post come ostacolo all’accesso equo, il confine tra ciò che rientra e ciò che non rientra nella competenza sanzionatoria dell’Autorità cessa di essere ricavabile dalla legge e finisce per dipendere esclusivamente dalla valutazione discrezionale dell’Autorità stessa” (cfr prot. ART n. 50512/2026);

108. infatti, il convincimento dell’Autorità non si è fondato su mere presunzioni derivanti dal mero verificarsi dell’evento, ma sulla valutazione congiunta delle informazioni acquisite da RFI, delle informazioni trasmesse dagli operatori ferroviari, degli approfondimenti svolti nel corso del procedimento e delle stesse misure correttive successivamente introdotte dalla Società e tale valutazione congiunta di plurimi elementi ha fatto emergere un assetto organizzativo inidoneo, sotto il profilo della corretta manutenzione dell’infrastruttura e della gestione dei degradi, che ha determinato un ostacolo concreto all’utilizzabilità della rete;
109. al riguardo, infatti, si conferma che l’intervento dell’Autorità non ha trovato giustificazione nel mero realizzarsi di un disservizio – fenomeno che è fisiologicamente possibile nell’esercizio di una rete complessa – bensì nella straordinaria entità degli effetti concretamente prodotti, tali da interessare una pluralità di mercati ferroviari, un numero particolarmente elevato di treni e una vasta platea di utenti;
110. nemmeno colgono nel segno le contestazioni della Società relative a un’asserita violazione del principio di legalità;
111. infatti, la condotta contestata a RFI rientra nella fattispecie di cui all’articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 112/2015, che reprime le violazioni della disciplina relativa all’accesso ed all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, in quanto i fatti accertati nel corso del procedimento dimostrano l’inosservanza, da parte del Gestore, delle disposizioni di cui all’articolo 11, comma 3, del medesimo decreto legislativo 112/2015, nella parte in cui si prevede che la Società sia responsabile del controllo della circolazione, nonché dell’esercizio, dello sviluppo, della manutenzione e del rinnovo dell’infrastruttura ferroviaria, in maniera tale da assicurarne l’accessibilità e la funzionalità;
112. ed anche il potere dell’Autorità di vigilare su tali aspetti è previsto dalla legge, sia dall’articolo 37, comma 2, lettera a), del decreto-legge 201/2011, sia

dall'articolo 37, commi 1, 2, lettere f), g), g-bis) e g-quater), e 3, del decreto legislativo 112/2015, in forza dei quali si attribuisce all'Autorità la competenza a garantire l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura anche ferroviaria, nonché a vigilare, anche d'ufficio, sugli accordi per l'accesso, sull'accesso ai servizi e sui corrispettivi imposti per il loro utilizzo, sulla gestione del traffico e sul rispetto dei requisiti di cui, *inter alia*, proprio all'articolo 11;

113. infine, con riferimento alla contestazione della reiterazione, non colgono nel segno le ulteriori argomentazioni di RFI, formulate nella memoria di replica e nel corso dell'audizione finale innanzi al Consiglio;
114. infatti, la diversità del fatto materiale contestato non è decisiva al fine di escludere la reiterazione, in quanto l'articolo 8-*bis* della legge 689/1981 è costruito sulla sostanziale omogeneità delle condotte sotto il profilo dell'interesse protetto e delle modalità con cui esso è stato leso, non essendo richiesta alcuna identità fenomenologica dei fatti addebitati;
115. così, pur essendo differenti le concrete condotte accertate con le delibere n. 126/2023, n. 133/2025, e con la presente delibera, il comune effetto antigiusuridico consiste nell'aver compromesso la piena e corretta disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria per gli operatori del mercato, incidendo sul bene giuridico unitario dell'accesso alla rete in condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie;
116. la delibera n. 126/2023 riguardava una compressione della capacità disponibile per il mercato mediante l'assegnazione di capacità quadro eccedente i limiti stabiliti dalla disciplina regolatoria, con conseguente riduzione della contendibilità della capacità infrastrutturale e pregiudizio alle possibilità di accesso di altri richiedenti;
117. la delibera n. 133/2025 ha invece accertato il mancato rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alla programmazione delle indisponibilità infrastrutturali, violando gli obblighi di trasparenza e prevedibilità che consentono alle imprese ferroviarie di programmare correttamente la propria attività e di accedere alla capacità ferroviaria in condizioni non discriminatorie;
118. il presente procedimento concerne l'omessa adozione di misure idonee a garantire la corretta manutenzione e funzionalità dell'infrastruttura ferroviaria, che ha determinato una grave perturbazione della circolazione, compromettendo l'accessibilità e la concreta utilizzabilità della rete da parte degli operatori ferroviari;
119. sebbene le condotte si collochino in momenti differenti del processo di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, tutte hanno inciso sulla concreta disponibilità della capacità ferroviaria per gli operatori del mercato;
120. la delibera n. 126/2023 attiene alla fase di allocazione della capacità, la delibera n. 133/2025 alla fase di programmazione e comunicazione delle restrizioni che incidono su tale capacità, mentre la contestazione di cui al

- presente procedimento riguarda la fase di effettiva fruizione dell'infrastruttura e del mantenimento della sua funzionalità operativa;
121. in tutte e tre le ipotesi il risultato lesivo è consistito in una compromissione delle condizioni che consentono agli operatori ferroviari l'utilizzo della rete secondo le regole poste a tutela dell'accesso al mercato;
122. nel primo caso la limitazione si è manifestata mediante la sottrazione di capacità contendibile; nel secondo attraverso la mancata tempestiva informazione sulle restrizioni di capacità; nel terzo mediante la perdita di funzionalità dell'infrastruttura e l'impossibilità di utilizzarla nelle condizioni ordinarie previste dalla regolazione;
123. sotto tale profilo, le tre violazioni rappresentano manifestazioni diverse di una medesima funzione regolata: la corretta messa a disposizione della capacità ferroviaria e il corretto esercizio delle prerogative attribuite al gestore dell'infrastruttura, affinché la rete sia accessibile, utilizzabile e contendibile secondo criteri di trasparenza, efficienza e non discriminazione;
124. la circostanza che l'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo n. 112/2015 attribuisca al gestore una pluralità di responsabilità non esclude l'unitarietà della finalità regolatoria perseguita dal legislatore;
125. infatti, lo stesso legislatore ha configurato esercizio, manutenzione, rinnovo dell'infrastruttura, gestione della circolazione, programmazione della capacità, comunicazione delle restrizioni e accessibilità della rete come componenti di un complesso unitario di obblighi funzionali a garantire l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in condizioni eque e non discriminatorie;
126. ne consegue che la diversità della specifica disposizione violata non impedisce di ravvisare una medesima indole delle condotte quando esse, come nel caso delle delibere n. 126/2023, n. 133/2025 e del caso di specie, si collocano tutte nell'ambito della disciplina dell'accesso e dell'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, incidono sulla gestione e sulla disponibilità della capacità di rete e determinano effetti pregiudizievoli nei confronti degli operatori ferroviari sotto il profilo della contendibilità, della programmabilità o della concreta utilizzabilità dell'infrastruttura;
127. ne deriva che le tre fattispecie, pur caratterizzate da differenti modalità esecutive, risultano accomunate dal medesimo contesto normativo, dal medesimo soggetto obbligato, dal medesimo ambito regolatorio e dalla lesione del medesimo interesse sostanziale tutelato dalla disciplina ferroviaria, vale a dire la garanzia di condizioni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria conformi ai principi di trasparenza, efficienza, contendibilità e non discriminazione;
128. conseguentemente, le stesse devono ritenersi riconducibili a violazioni della medesima indole ai sensi dell'articolo 8-bis della legge 689/1981;

RITENUTO

pertanto, che, alla luce delle summenzionate condotte del Gestore e del gravissimo

impatto che l'emergenza del 2 ottobre 2024 ha avuto sulla circolazione ferroviaria, sussistano i presupposti per accertare che, con riferimento a tale evento, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. non ha posto in essere misure idonee a garantire l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura in maniera da assicurarne l'accessibilità e la funzionalità, in violazione dell'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, e del paragrafo 6.2.2 del Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024;

TENUTO CONTO

che, ai sensi dell'articolo 8-bis della legge n. 689/1981, *"[s]alvo quanto previsto da speciali disposizioni di legge, si ha reiterazione quando, nei cinque anni successivi alla commissione di una violazione amministrativa, accertata con provvedimento esecutivo, lo stesso soggetto commette un'altra violazione della stessa indole"*;

RILEVATO

che la Società è stata già destinataria di due provvedimenti sanzionatori ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per accertate violazioni *"della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi per una violazione"* (v. delibere n. 126/2023, del 27 luglio 2023, e n. 133/2025, del 31 luglio 2025);

RITENUTO

quindi, che sussistano i presupposti per irrogare, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la sanzione amministrativa pecuniaria prevista ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

CONSIDERATO

altresì quanto rappresentato nella relazione istruttoria in ordine alla quantificazione delle sanzioni e in particolare che:

1. l'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 112/2015 dispone che *"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"*;
2. ai sensi dell'articolo 11 della legge 689/1981, la sanzione da irrogare alla Società per la violazione accertata 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"*;
3. con riferimento alla gravità della violazione, al fine di determinare l'importo

base della sanzione, rilevano:

- l'elemento soggettivo di RFI, caratterizzato dalla negligenza grave, dimostrata dal fatto che:
 - i. l'intervento sul posto dei tecnici di RFI non ha rilevato la presenza del blocco della logica all'interno della cabina di media e bassa tensione della stazione di Roma Termini, che avrebbe potuto essere rimosso soltanto con un intervento manuale;
 - ii. non era presente un sistema di allarme della centralina di alimentazione di bassa tensione della stazione di Roma Termini;
 - iii. malgrado fosse presente una ridondanza relativa all'alimentazione, non era prevista una simile ridondanza anche con riguardo alla logica all'interno della cabina di media e bassa tensione;
 - iv. né il blocco della logica della cabina di media e bassa tensione, né la mancata attivazione del gruppo elettrogeno, né l'attivazione delle batterie UPS sono stati oggetto di segnalazione – e, nel caso dell'attivazione di queste ultime, ciò è addebitabile al guasto del relativo sistema di allarme;
 - v. è risultata disapplicata una specifica interna del Gestore medesimo, che prevede di riportare, ai banchi dell'Agente della manutenzione e del Dirigente movimento, gli allarmi connessi a malfunzionamenti dei sistemi di alimentazione;
- la natura plurioffensiva della violazione, in quanto la stessa ha determinato una lesione sia del diritto costituzionale alla mobilità dei passeggeri, sia del diritto alla piena e corretta disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria per i diversi operatori del mercato;
- l'effetto pregiudizievole della condotta sia in termini di numero di passeggeri colpiti, sia in termini di ammontare dei danni, anche di natura reputazionale, patiti dai vettori sia passeggeri sia merci, alla luce del fatto che l'evento ha riguardato:
 - i. *“Trasporto Regionale: 686 treni coinvolti con 360 soppressioni totali e 148 soppressioni parziali, per un totale di 33374 minuti di ritardo”* (cfr. prot. ART n. 86924/2025, del 24 ottobre 2025);
 - ii. *“Mercato AV: 277 treni coinvolti, con 34 soppressioni totali, 21 soppressioni parziali e 29 deviazioni (shunt) di Roma Termini (con fermata straordinaria a Roma Tiburtina se non programmata), per un totale di 20517 minuti di ritardo”* (id.);
 - iii. *“Servizio Universale: 41 treni coinvolti con 13 soppressioni totali e 22 soppressioni parziali, e 2 deviazioni di Treni Long Haul (shunt) di Roma Termini per un totale di 2131 minuti di ritardo”* (id.);
 - iv. *“Merci: 38 treni coinvolti con 10 soppressioni totali e 5 soppressioni parziali, per un totale di 5133 minuti di ritardo”* (id.);
 - v. *“Altro (invii): 122 treni coinvolti con 59 soppressioni totali e 7*

- soppressioni parziali per un totale di 8019 minuti di ritardo" (id.);*
- vi. centinaia di migliaia di passeggeri che fruivano del servizio di trasporto ferroviario nella fascia pendolare delle prime ore del mattino (cfr. prott. ART n. 7545/2026 e n. 11085/2026);
- l'estensione territoriale degli effetti della violazione, riverberatisi sull'intera infrastruttura nazionale, in considerazione della centralità del nodo di Roma;
4. sussiste la reiterazione, in presenza di due violazioni della medesima indole, accertate con le delibere n. 126/2023, del 27 luglio 2023, e n. 133/2025, del 31 luglio 2025, 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;
5. quanto alle azioni poste in essere dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, rileva che, successivamente all'emergenza in parola, la Società ha irrobustito il sistema di allarme, remotizzando le segnalazioni di allarme, e implementando nuove procedure operative, che prevedono, in caso di guasti, una verifica in loco pure in assenza di ulteriori allarmi;
6. 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 2025, pari ad euro 3.216.486.854 ed un utile di esercizio pari ad euro 117.603.483;
7. nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina sanzionatoria di riferimento, il massimo edittale della sanzione irrogabile è pari a due milioni di euro in considerazione del limite sanzionatorio normativamente previsto; contrariamente, con la mera applicazione percentuale sul fatturato, il massimo edittale sarebbe stato pari ad euro 64.329.737,08;
8. nondimeno, poiché la quantificazione della sanzione da irrogare deve in ogni caso assicurarne l'effettività, la proporzionalità e la dissuasività, è opportuno tenere, altresì, conto del fatturato integrale e degli utili di RFI, come sopra riportati;
9. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 2.000.000,00 (duemilioni/00); (ii) applicare sul predetto importo base una riduzione nella misura di euro 250.000,00 (duecentocinquantamila/00) in considerazione delle condotte poste in essere successivamente alla violazione; (iii) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 1.750.000,00 (unmilionesettecentocinquantamila/00);

RITENUTO

pertanto di procedere all'irrogazione, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., della sanzione amministrativa pecuniaria, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nella misura di euro 1.750.000,00 (unmilionesettecentocinquantamila/00);

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, è accertata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., l'inosservanza dell'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, e del paragrafo 6.2.2 del Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024, in quanto, con riferimento all'evento del 2 ottobre 2024, la Società non ha adottato misure idonee a garantire l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura, assicurandone l'accessibilità e la funzionalità;
2. per la violazione di cui al punto 1, è irrogata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la sanzione amministrativa pecuniaria di euro 1.750.000,00 (unmilionesettecentocinquantamila/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.': 163, nel campo 'Anno': 2026 e nel campo 'Descrizione causale': "sanzione Delibera n. 163/2026";
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 del 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.

Torino, 3 settembre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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