

Delibera n. 164/2026

Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 235/2025, nei confronti di Agriservice S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Approvazione della proposta d'impegni e chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

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”*;
- il comma 3, lettera f), ai sensi del quale l'Autorità *“ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti”*;
- il comma 3, lettera m), ai sensi del quale l'Autorità *“nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera f) applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata”*;

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 10, paragrafo 1, ai sensi del quale “[a]lle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso all’infrastruttura ferroviaria in tutti gli Stati membri per l’esercizio di tutti i tipi di servizi di trasporto ferroviario di merci. Tale diritto comprende l’accesso all’infrastruttura che collega i porti marittimi e di navigazione interna e altri impianti di servizio di cui all’allegato II, punto 2, e all’infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale”;
- l'articolo 13, paragrafi 2, 4 e 5, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l’accesso, incluso l’accesso alle linee, alle strutture di cui all’allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture. [...] 4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all’allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall’organismo di regolamentazione di cui all’articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l’operatore degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie. [...] 5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l’operatore dell’impianto di servizio di cui all’allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l’impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all’organismo di regolamentazione di cui all’articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità”;
- l'articolo 27, paragrafi 1 e 2, ai sensi dei quali “1. Il gestore dell’infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell’Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell’infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell’infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40. 2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all’infrastruttura ferroviaria in questione. Il

prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV";

- *l'articolo 31, paragrafo 10, ai sensi del quale "[l]'operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all'allegato II, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell'infrastruttura le informazioni sui canoni da inserire nel prospetto informativo della rete o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico a norma dell'articolo 27";*
- *l'allegato II, punto 2, ai sensi della quale "[l]'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito: a) stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria; b) scali merci; c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra; d) stazioni di deposito; e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati; f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio; g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari; h) impianti e attrezzature di soccorso; i) impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente";*
- *l'allegato IV, punto 6), ai sensi del quale "[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 contiene le seguenti informazioni: [...] 6) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio e sull'imposizione dei relativi canoni di cui all'allegato II. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui canoni di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico";*

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 1, comma 2, lettera c), ai sensi del quale "il presente decreto non si applica: [...] alle infrastrutture ferroviarie private adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle stesse infrastrutture ed alle imprese ferroviarie che effettuano solo servizi di trasporto merci su tali infrastrutture";*
- *l'articolo 3, comma 1, lettere m), n) ed ss), ai sensi delle quali "[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] m) impianto di servizio: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o*

parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11; n) operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11; [...] ss) impianto raccordato: l'impianto, di proprietà di soggetto diverso dal gestore dell'infrastruttura, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, allacciato all'infrastruttura ferroviaria mediante un raccordo";

- *l'articolo 12, comma 1, ai sensi del quale "[a]lle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio del trasporto ferroviario di merci e dei servizi ad esso collegati. Tale diritto comprende l'accesso all'infrastruttura che collega i porti marittimi e di navigazione interna e altri impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, ed all'infrastruttura che serve o potrebbe servire più di un cliente finale";*
- *l'articolo 13, commi 2, 6 e 7, ai sensi dei quali "2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: a) stazioni passeggeri, relativamente alle strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio e agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario; b) scali merci; c) scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra; d) aree, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero ed al deposito di materiale rotabile e di merci; e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati; f) altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e di lavaggio, nonché gli impianti di scarico dei reflui delle toilette dei treni; g) infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari; h) impianti e attrezzature di soccorso; i) aree o impianti per l'approvvigionamento di combustibile, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente [...] 6. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto. 7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore*

dell'impianto di servizio di cui al comma 2 cerca di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolazione, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità";

- *l'articolo 14, commi 2 e 3, ai sensi dei quali "2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. 3. Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all'allegato V del presente decreto";*
- *l'articolo 17, commi 1, 2 e 10, ai sensi dei quali "1. Fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 18, il gestore dell'infrastruttura provvede a che il sistema di imposizione dei canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la rete. [...] 10. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole";*
- *l'articolo 37, comma 1, 2, 3, 9, ultimo periodo, e 14, lettera a), ai sensi dei quali "1. L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con*

modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. 2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue: a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva; b) criteri in esso contenuti; c) procedura di assegnazione e relativo esito; d) sistema di imposizione dei canoni; e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare; f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13; g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17; g-bis) gestione del traffico; g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata; g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater. 3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti. [...] 9. [...] Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater) [...] 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";

- l'allegato V, comma 1, lettera f), ai sensi del quale "[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 14 contiene le seguenti informazioni: [...] f) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 e sull'imposizione dei relativi corrispettivi. Gli operatori degli impianti di servizio diversi dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui corrispettivi di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi, nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico";

VISTO

il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari e, in particolare:

- l'articolo 3, paragrafo 1, numero 3), ai sensi del quale "[a]i fini del presente regolamento si intende per: [...] «descrizione dell'impianto di servizio»: un documento che definisce in dettaglio le informazioni necessarie per accedere agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari";
- l'articolo 4, ai sensi del quale "1. Gli operatori degli impianti di servizio elaborano una descrizione di questi per gli impianti di servizio e i servizi di cui sono responsabili. 2. La descrizione dell'impianto di servizio comprende come minimo le seguenti informazioni, nella misura in cui ciò sia prescritto dal presente regolamento: a) l'elenco di tutti gli impianti in cui sono prestati servizi ferroviari, ivi comprese informazioni sulla loro ubicazione e sugli orari di apertura; b) i principali dati di contatto dell'operatore dell'impianto di servizio; c) una descrizione delle caratteristiche tecniche dell'impianto di servizio, quali raccordi o binari di manovra e smistamento, attrezzature tecniche per le operazioni di carico e scarico, per il lavaggio, per la manutenzione, e capacità di deposito disponibile; informazioni riguardanti le diramazioni o i raccordi privati che non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria, ma sono necessari per ottenere l'accesso agli impianti di servizio indispensabili per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario; d) una descrizione di tutti i servizi ferroviari che sono prestati nell'impianto e della loro natura (di base, complementari o ausiliari); e) la possibilità di prestare in proprio servizi ferroviari e le relative condizioni; f) informazioni sulle procedure per richiedere l'accesso all'impianto di servizio o a servizi prestati nell'impianto o a entrambi, ivi compresi i termini per la presentazione delle richieste e i limiti di tempo per il trattamento di tali richieste; g) nel caso di impianti di servizio gestiti da più di un operatore o di servizi ferroviari prestati da più di un operatore, l'indicazione se devono essere presentate richieste distinte di accesso agli impianti e di detti servizi; h) informazioni circa il contenuto minimo e il formato di una richiesta di accesso

agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, o un modello per tale richiesta; i) almeno nel caso di impianti di servizio e di servizi ferroviari rispettivamente gestiti o prestati dagli operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente controllante, condizioni generali standard e contratti tipo di accesso; j) se del caso, informazioni sulle condizioni di utilizzo dei sistemi informatici dell'operatore, se i richiedenti sono tenuti a utilizzare tali sistemi, e norme relative alla tutela dei dati commerciali e sensibili; k) una descrizione della procedura di coordinamento e delle misure di regolamentazione di cui all'articolo 10 e dei criteri di priorità di cui all'articolo 11; l) informazioni sulle variazioni delle caratteristiche tecniche e sulle restrizioni temporanee di capacità dell'impianto di servizio che potrebbero avere un'incidenza rilevante sull'esercizio dell'impianto di servizio, compresi i lavori previsti; m) informazioni sui canoni per ottenere l'accesso agli impianti di servizio e sui canoni per la fruizione di ciascun servizio ferroviario in essi prestato; n) informazioni sui principi dei regimi delle riduzioni offerte ai richiedenti, nel rispetto delle esigenze di riservatezza commerciale";

- *l'articolo 5, paragrafi 1, 3, e 5, ai sensi dei quali "[g]li operatori degli impianti di servizio mettono gratuitamente a disposizione del pubblico la descrizione dell'impianto di servizio, in uno dei seguenti modi: a) pubblicandola sul loro portale web o su un portale Internet comune e fornendo ai gestori dell'infrastruttura un link da inserire nel prospetto informativo della rete; b) fornendo ai gestori dell'infrastruttura le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione, da inserire nel prospetto informativo della rete. Se il gestore dell'infrastruttura alla cui rete è collegato l'impianto è esentato dall'obbligo di pubblicare un prospetto informativo della rete conformemente all'articolo 2, paragrafo 3 o 4, della direttiva 2012/34/UE, l'operatore di un impianto di servizio fornisce al gestore dell'infrastruttura principale il pertinente link o le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione. [...] 3. Gli operatori degli impianti di servizio aggiornano, se necessario, la descrizione dell'impianto di servizio. Essi informano in tempo utile i richiedenti che hanno già chiesto l'accesso o che si sono abbonati a uno o più servizi nell'impianto di servizio circa eventuali modifiche di rilievo della descrizione dell'impianto. [...] 5. L'obbligo di cui al paragrafo 1 e all'articolo 4 è soddisfatto in modo proporzionato alle dimensioni, alle caratteristiche tecniche e all'importanza dell'impianto di servizio in questione";*

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 n. 130/2019, del 30 settembre 2019, con cui è stato approvato l'atto recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari" (Allegato A) e, in particolare:

- la misura 2, lettere e) ed o), ai sensi delle quali “[a]i fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all’articolo 3 del d.lgs. 112/2015 ed all’articolo 3 del Regolamento, le seguenti definizioni: [...] e) impianto interconnesso: l'impianto, ove si svolgono attività industriali o logistiche, ivi compresi i porti e le aree di sviluppo industriale, interconnesso direttamente o indirettamente all'infrastruttura ferroviaria mediante uno o più binari; rientra in tale fattispecie l'impianto raccordato, come definito dal d.lgs. 112/2015, articolo 3, comma 1, lettera ss); [...] o) terminale merci: insieme di installazioni funzionali al trasporto merci interconnesse alle reti ferroviarie e riconducibili agli impianti di servizio di cui all’articolo 13, comma 2, lettere b), c) d), e g), del d.lgs. 112/2015, cui si applicano gli obblighi di cui al decreto stesso, al Regolamento ed al presente atto di regolazione”;
- le misure 3.1, 3.2, 3.3 e 3.4, ai sensi delle quali “3.1 Le misure di regolazione di cui al presente atto si applicano a tutti gli operatori degli impianti di servizio interconnessi alle reti ferroviarie di cui all’articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 4, del d.lgs. 112/2015 (di seguito anche: gli operatori), tra i quali rientrano anche i soggetti responsabili della prestazione (di seguito anche: i fornitori) dei servizi svolti negli stessi. Sono inoltre soggetti alle presenti misure di regolazione i gestori dell’infrastruttura, i proprietari degli impianti di servizio, nonché i richiedenti allaccio all’infrastruttura ferroviaria. 3.2 Sono esclusi dall’applicazione delle presenti misure di regolazione, ad eccezione della misura 14, i soggetti responsabili della gestione di infrastrutture private – interconnesse alle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del d.lgs. 112/2015 – adibite unicamente alle operazioni merci del proprietario delle infrastrutture stesse ed i fornitori di servizi all’interno di queste. L’esclusione non si applica se tali infrastrutture private sono necessarie per l’accesso agli impianti di servizio essenziali per la prestazione di servizi di trasporto o se servono o potrebbero servire più di un cliente finale. 3.3 Entro 120 giorni dalla data di pubblicazione del presente atto di regolazione, i gestori di impianti interconnessi devono notificare, sulla base delle istruzioni operative che saranno pubblicate dall’Autorità sul proprio sito web entro 30 giorni dalla suddetta data di pubblicazione, la propria dichiarazione di appartenenza o non appartenenza all’ambito di applicazione di cui alla Misura 3. L’Autorità valuta, sulla base delle dinamiche evolutive dei mercati pertinenti, l’opportunità di reiterare il processo di notifica, con una periodicità almeno biennale. 3.4 I gestori di impianti interconnessi sono tenuti a comunicare tempestivamente all’Autorità il venir meno delle condizioni che ne hanno determinato l’esclusione o l’inclusione nell’ambito di applicazione del presente atto di regolazione. Tali comunicazioni sono sottoposte alla valutazione dell’Autorità, che ne comunica l’esito entro sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti, pubblicandolo sul sito web istituzionale dell’Autorità”;
- la misura 4.1, ai sensi della quale “[l]’accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti,

sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti";

- *le misure 6.1 e 6.2, ai sensi delle quali "6.1 Gli operatori degli impianti di servizio adempiono all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento, nel termine e con le modalità indicati dal gestore dell'infrastruttura cui sono interconnessi, secondo quanto previsto dal paragrafo 2 dello stesso articolo. L'obbligo deve essere soddisfatto in ogni caso anche tramite il portale europeo degli impianti di servizio Rail Facilities Portal. Nel primo anno di applicazione del Regolamento, il citato termine, qualora non ancora individuato dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, è fissato al 30 ottobre 2019. I gestori dell'infrastruttura aggiornano i rispettivi PIR 2020 con i contenuti pertinenti assicurandone la tempestiva pubblicazione. 6.2 Ai fini della descrizione degli impianti di servizio, gli operatori degli impianti di servizio utilizzano il modello pubblicato dai GI sui propri siti web. I GI pubblicano sui propri siti web la più recente versione del modello comune predisposto dall'Associazione dei gestori dell'infrastruttura nazionale europei, RailNetEurope, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, tradotta in lingua italiana";*

VISTO

il reclamo presentato da Rail Traction Company S.p.A. e da LTE Italia S.r.l. (di seguito, anche: congiuntamente, Reclamanti), nei confronti di Agriservice S.r.l. (di seguito, anche: Agriservice o Società), acquisito agli atti con prot. ART n. 56099/2025, del 19 giugno 2025, con riferimento al terminale merci sito in San Martino di Lupari gestito da tale Società;

VISTA

la delibera n. 235/2025, del 19 dicembre 2025, notificata con nota prot. ART n. 101489/2025, di pari data, con cui è stato avviato, nei confronti di Agriservice, un procedimento sanzionatorio, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio, in relazione al summenzionato impianto di servizio di San Martino di Lupari;

VISTA

la nota prot. ART n. 3149/2026, del 15 gennaio 2026, con cui Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche: RFI) è stata convocata in audizione;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 3636/2026, del 16 gennaio 2026, con cui RFI ha formulato istanza di differimento dell'audizione, accolta con nota prot. ART n. 5316/2026, del 23 gennaio 2026;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 4400/2026, del 20 gennaio 2026, con cui Agriservice ha formulato istanza di audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni e rappresentato che:

- *“Agriservice - pur ritenendo di non esservi tenuta - ha avviato la procedura volta alla pubblicazione della descrizione dell'impianto di servizio, non riuscendo però a completarne l'iter per meri motivi tecnici. Invero, con nota del 15 dicembre 2025 (rubricata con prot. ART n. 99741/2025 di medesima data, al quale si rinvia), Agriservice ha segnalato che:*
 - *“dopo svariati tentativi e telefonate con RFI, abbiamo riscontrato che non riusciamo ad autenticarci nel portale da voi richiesto, in quanto ci chiede obbligatoriamente di scegliere una società da un menù a tendina, dove appunto noi non siamo presenti”;*
 - *“[n]on trovando altre soluzioni, chiediamo gentilmente a voi di poter aiutarci ad adempiere a questa iscrizione”;*
- *“[i]n tale contesto, si rappresenta che Agriservice sta cercando di ovviare alle menzionate criticità tecniche per addivenire alla pubblicazione della descrizione dell'impianto conformemente a quanto disposto dalla misura 6 della delibera n. 130/2019. Sempre in tale contesto e ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento sanzionatorio, Agriservice, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della Delibera, si riserva di presentare all'Ufficio Vigilanza e sanzioni proposte di impegni idonei a rimuovere la pretesa contestazione avanzata”;*
- *“Agriservice contesta recisamente di avere violato le disposizioni e i principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio. In tale contesto e per quanto verrà di seguito esposto, si invita Codesta Spett.le Autorità ad archiviare il presente procedimento sanzionatorio, in quanto si imputa ad Agriservice la violazione di una condotta (mancata garanzia di un accesso equanime al proprio impianto) che invece non dipende in nessun modo dalla propria volontà e non è nella propria sfera di influenza”;*
- *“[p]er quanto già sopra osservato, si segnala che, nella Delibera, non si rinviene alcuna motivazione a sostegno dell'avvio del procedimento sanzionatorio, limitandosi Codesta Spett.le Autorità a rinviare ai precedenti atti endoprocedimentali, e ciò senza alcuna presa di posizione in merito alle osservazioni difensive di Agriservice confluite, da un lato, nelle proprie controdeduzioni dd. 25 luglio 2025 (prot. ART n. 65047/2025), dall'altro, come esposte in sede di audizione tenutasi in data 22 settembre 2025 (vedasi il verbale acquisito agli atti con prot. ART. n. 77116/2025)”;*
- *“[s]i ritiene che tale difetto di motivazione, oltre a costituire vizio autonomo della Delibera, comprima gravemente il diritto di difesa della scrivente società, la quale, quindi, deve riproporre le osservazioni di cui alle proprie controdeduzioni dd. 25 luglio 2025 (prot. ART n. 65047/2025, al quale si rinvia),*

nonché quelle esposte nell'audizione tenutasi in data 22 settembre 2025 (vedasi il verbale acquisito agli atti con prot. ART. n. 77116/2025, al quale si rinvia)";

- *"Agriservice nasce alla fine degli anni '80 come società per la commercializzazione di prodotti legati all'agricoltura (prodotti fitosanitari, semi, ecc.). Viste le caratteristiche peculiari del sito, a tale attività si affianca sin da subito quella della prestazione di servizi multimodali per lo scarico e lo stoccaggio di cereali e granaglie in generale: l'area, di proprietà esclusiva di Agriservice, sorge infatti a confine della proprietà di RFI, con presenza di binari interni alla proprietà dell'azienda raccordati alla rete nazionale. I convogli, quindi, entrano nella proprietà aziendale, scaricano con l'assistenza degli addetti di Agriservice il prodotto che viene poi stoccato all'interno del sito in attesa del ritiro da parte del cliente finale (vedasi infra per una descrizione dettagliata dei rapporti contrattuali, questione rilevante ai fini che qui interessano)";*
- *"[c]redendo nelle potenzialità del servizio reso, Agriservice provvedeva, prima, a rinnovare a propria cura e spese il tratto ferroviario di raccordo insistente sulla proprietà RFI e, poi, a implementare la propria realtà aziendale, acquisendo ulteriori aree limitrofe, ampliando la capacità di stoccaggio e migliorando/automatizzando il processo di scarico";*
- *"[a]d oggi l'azienda svolge le proprie attività su un'area complessiva di 34.000 m² di cui 11.000 coperti, con un investimento in beni strumentali già effettuato di oltre 5.000.000 di euro";*
- *"[l]a peculiarità del sito è data anche da alcune limitazioni concrete al proprio ciclo produttivo: in particolare, operando sostanzialmente su unico binario, necessariamente l'attività di scarico può essere svolta trattando un unico convoglio per volta. In altre parole, sino a quando il singolo convoglio non ha concluso le operazioni di scarico e abbandonato l'area di manovra interna ritornando sulla rete nazionale, Agriservice è impossibilitata a ricevere altri convogli ferroviari per le operazioni di scarico";*
- *"[n]el descritto contesto, appare evidente come la corretta ed efficiente gestione del sito passi necessariamente per una programmazione puntuale del traffico in entrata e uscita; è quindi con tale prospettiva che deve leggersi la presente vicenda";*
- *"[q]uanto sopra indicato consente inoltre di definire correttamente, all'interno del quadro regolamentativo di riferimento, il sito di Agriservice, qualificabile come "impianto privato raccordato", ove appunto l'azienda svolge attività di carico e scarico di camion e treni. Agriservice, quindi, non gestisce uno "scalo ferroviario" (come, in alcuni passi del reclamo con il quale è stato avviato il presente procedimento, vorrebbero fare intendere Rail Traction Company e LTE), bensì un impianto privato dedicato alle attività descritte. In sintesi, dunque, trattasi di un impianto privato volto al carico, allo scarico e al deposito principalmente di derrate alimentari, ivi provenienti a mezzo gomma o a mezzo*

rotaia”;

- “[s]empre al fine di fornire la corretta prospettiva di valutazione, appare ora fondamentale precisare la filiera del settore in cui Agriservice opera, così da chiarire definitivamente come l’azienda risulti, in realtà, soggetto passivo nei confronti delle singole imprese ferroviarie (IF) che accedono alla struttura aziendale:
 - *clienti privati (commercianti in granaglie, mangifici, ecc.) conferiscono incarico ad Agriservice di scaricare e stoccare nel proprio sito certe quantità di prodotto, che perverrà via binario con IF ancora non identificata; Agriservice, quindi, fornisce e contrattualizza le proprie prestazioni solo ed esclusivamente con tali soggetti privati, non con singole IF;*
 - *i clienti privati, quindi, affidano mandato a terzi spedizionieri perché organizzino per loro conto e per loro nome l’organizzazione complessiva del trasporto su gomma e/o su rotaia dei prodotti;*
 - *gli spedizionieri scelgono il vettore (nel caso di specie, l’IF) a cui affidare il trasporto merci;*
 - *la singola IF incaricata comunica quindi ad Agriservice che consegnerà il prodotto acquistato dal cliente privato in una certa data a una certa ora”;*
- *“Agriservice, dunque, non offre i propri servizi ad alcuna impresa ferroviaria o di trasporto su gomma e/o intermodale, avendo come controparte contrattuale solo ed esclusivamente soggetti privati che compravendono i beni destinati a essere scaricati/caricati presso l’impianto in oggetto. In tale contesto, i soggetti privati acquirenti dei prodotti (o per loro conto gli spedizionieri incaricati) individuano, scelgono e contrattualizzano in autonomia (anche attraverso i propri spedizionieri) i vettori ai quali affidare il trasporto”;*
- *“[g]ià sulla base di quanto sopra indicato, risulta evidente l’infondatezza delle lamentele delle istanti”;*
- *“[c]on comunicazione e-mail dd. 29.01.2024 indirizzata alla propria clientela (e non già alle imprese ferroviarie e/o ai vettori, come vorrebbero invece far credere le reclamanti; doc. 3 allegato alle controdeduzioni), Agriservice ha effettivamente comunicato di aver definito “una collaborazione” con l’impresa ferroviaria EVM Rail”;*
- *“[t]rattandosi, tuttavia, di comunicazione commerciale, essa contiene una indicazione in realtà fuorviante e imprecisa rispetto all’effettiva natura e contenuto della (invero inesistente) “collaborazione” con l’IF EVM Rail. Agriservice, infatti, ha semplicemente reso noto ai propri clienti privati di aver concluso, su richiesta della stessa EVM Rail, un cosiddetto “accordo di terminalizzazione”, redatto secondo la normativa e le migliori prassi di settore (che ne prevedono l’obbligatorietà, al solo scopo di definire le modalità di eventuale utilizzo dell’impianto raccordato (doc. 4 allegato alle*

controdeduzioni), così da razionalizzare ed efficientare il servizio reso verso i propri clienti”;

- *“[d]icasi “eventuale utilizzo”, proprio perché, con detto accordo, Agriservice non ha concesso in esclusiva a EVM Rail l’utilizzo dell’impianto nel contesto delle tracce ivi indicate, né EVM Rail ha alcun obbligo di utilizzare l’impianto secondo dette tracce. In altre parole, l’“accordo di terminalizzazione” in oggetto:*
 - *non ha alcun effetto esclusivo, in quanto non concede in alcun modo a EVM Rail l’utilizzo dei servizi dell’impianto, e ciò nemmeno per le tracce ivi indicate;*
 - *conseguentemente, esso non ha alcun effetto escludente nei confronti delle altre IF potenzialmente interessate all’utilizzo dell’impianto, le quali, laddove lo richiedessero, potrebbero utilizzare i servizi dell’impianto secondo disponibilità e anche secondo le tracce indicate a parità di condizioni”;*
- *“[n]on è quindi pensabile che un accordo di natura essenzialmente tecnico-operativa possa essere interpretato come un accordo commerciale costituente una collaborazione con una sola IF. Riprova di ciò è il fatto che – laddove i clienti di Agriservice si siano affidati a Rail Traction Company o LTE per lo svolgimento del trasporto e quest’ultime abbiano comunicato la richiesta di accesso – alle medesime è stato concesso l’utilizzo dell’impianto e dei relativi servizi (vedasi le lettere di vettura docc. 5-6 allegate alle controdeduzioni). Nulla vieta (o vietava) alle istanti di richiedere la conclusione di analogo accordo di terminalizzazione con Agriservice, cosa invece non avvenuta”;*
- *“[n]é corrisponde al vero che Agriservice imponga supplementi ai servizi per accedere alla struttura: le maggiorazioni per prestazioni fuori orario feriale sono e rimangono infatti a carico unicamente dei clienti privati di Agriservice, non certo delle singole IF (con le quali l’azienda non ha, come già efficacemente detto, rapporto alcuno; vd. Chart 2). È quindi chiaro (in quanto testuale) che - né con la comunicazione in oggetto né con altre condotte - Agriservice intendeva escludere alcun operatore dall’utilizzo dell’impianto, e così infatti è stato”;*
- *“[l]a corretta ricostruzione delle circostanze come sopra operata esclude l’ipotesi che Agriservice abbia potuto violare la normativa di settore. Per quanto riguarda la previsione di cui all’art. 13, co. 2 del d.lgs. n. 112/2015 (al pari della delibera ART n. 130/2019), circa il dovere di prestare servizi a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti alle imprese ferroviarie, va osservato infatti che Agriservice:*
 - a) non ha escluso - così come non esclude - alcun operatore ferroviario dalla possibilità di utilizzare i propri servizi (con i quali, come detto, non ha rapporti diretti, essendo i clienti privati a decidere a quale operatore far svolgere il servizio di trasporto);*
 - b) non ha concluso alcun accordo in via esclusiva con una o più IF;*

- c) *secondo le migliori prassi, Agriservice ha definito con EVM Rail un accordo di natura tecnico-operativa volto a stabilire, esclusivamente, le potenziali modalità di utilizzo dell'impianto, senza per questo escludere le altre IF dall'utilizzo e anche nelle stesse tracce, se disponibili. In tale contesto, Agriservice non ha assegnato alcuna capacità integrale dell'impianto a EVM Rail, ma ha semplicemente definito con la medesima degli aspetti di natura operativa;*
 - d) *ha concesso anche alle reclamanti i propri servizi, laddove richiesti e secondo disponibilità (lo si ricorda anche in questa sede: un'IF può utilizzare i servizi dell'impianto di Agriservice solo se – e in quanto – disponga delle tracce di utilizzo dell'infrastruttura; laddove non ne disponga, essa si trova nella impossibilità pratica di accedere all'impianto)";*
- *"[p]er quanto riguarda, invece, l'art. 7, co. 1 del Reg. UE 2177/2017 in punto di possibilità di accesso all'impianto da parte delle IF, Agriservice:*
 - a) *non ha in alcun modo condizionato l'accesso all'impianto alle IF all'utilizzo di esso da parte di EVM, e ciò per le ragioni dianzi più volte esposte;*
 - b) *tutte le IF possono richiedere ad Agriservice l'utilizzo dell'impianto alle medesime condizioni, laddove lo richiedano e "nel rispetto delle scadenze fissate dagli operatori degli impianti di servizio", e ciò proprio come prevede la normativa europea testé citata;*
 - c) *ha razionalizzato l'utilizzo dell'impianto, al fine di evitare sovrapposizioni fra utenti, lungaggini e ritardi di carico/scarico, "tempi morti" di inutilizzo dell'impianto stesso, e ciò anche secondo e in funzione dei principi di efficientamento enunciati e alla base della normativa de quo (vd. oltre)";*
- *"[l]a normativa citata dalle reclamanti, fra gli obblighi fondamentali imposti al concessionario, pone quello di "efficiente gestione" del servizio/impianto concesso. Si legge, infatti, al secondo capoverso dell'art. 4.1 Delibera ART n. 130/2019, che "I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti"";*
- *"[i]n altre parole, la gestione e l'organizzazione dei servizi deve essere improntata a metodologie che consentano i massimizzare – nell'interesse prima di tutto del Paese in senso sistemico – la produttività di quella serie di infrastrutture che rappresentano uno dei pilastri sui quali poggia l'economia (e non solo) nazionale";*
- *"[p]rima dell'organizzazione come sopra delineata, la gestione del ciclo produttivo era molto problematica: accadeva infatti sovente che ritardi, guasti meccanici, inerzia o disorganizzazione delle singole IF non consentissero il*

regolare svolgersi delle operazioni di scarico, con conseguente accavallarsi di tratte e conseguente slittamento dei servizi. La gestione del servizio tramite modalità di concentrazione dell'attività (che, si ripete, non preclude in alcun modo l'accesso al servizio a nessun operatore ha invece portato a un incremento del traffico gestito, con conseguente incremento della produttività sia quantitativa, sia qualitativa”;

- “[c]ome evidenziato dalla tabella riepilogativa in calce, negli ultimi due anni il ciclo produttivo ha visto incrementare di 36 unità i convogli ricevuti (+26,5%) e di ben 82.000 tonnellate la quantità di prodotto scaricato (+40,6%). L’aumento più che proporzionale della quantità di prodotto trattata, rispetto al traffico, indica inoltre come le modalità di gestione siano riuscite a far convergere convogli a pieno carico, con beneficio per l’intera infrastruttura ferroviaria”;
- “[a]ppare comprovato, quindi, che le modalità di gestione attuate da Agriservice, lontano dal voler limitare l’accesso al servizio, si inseriscono in una prassi virtuosa, che massimizza la produttività con contenimento dei costi verso l’utenza”;
- “[i]nfine, è fondamentale rilevare che quanto fatto da Agriservice si pone in linea con il passaggio della gestione da parte di RFI delle tracce ferroviarie da “straordinarie” a “ordinarie”; si è infatti posta la questione – per Agriservice (così come anche per gli altri operatori del settore) – di riuscire a organizzare il potenziale volume di traffico nell’ambito della gestione delle tracce “ordinarie”, e ciò all’esclusivo fine di:
 - consentire il massimo potenziale utilizzo dell’impianto da parte dei vettori, evitando sovrapposizioni e inefficienze nelle operazioni di carico/scarico e deposito;
 - evitare esclusioni di vettori quali potenziali utilizzatori dell’impianto;
 - massimizzare l’efficientamento dell’impianto, e ciò sia secondo logiche imprenditoriali sia nel rispetto e in funzione dei principi cardine enunciati e alla base della stessa normativa citata”;
- “[i]n pieno spirito collaborativo con Codesta Spett.le Autorità, a dimostrazione della totale buona fede della scrivente, nonché a comprova della perfetta regolarità della propria condotta, successivamente all’audizione del 22 settembre 2025, con pec dd. 29.09.2025 Agriservice ha comunicato alla propria clientela quanto segue: “(...) nelle prossime settimane provvederemo a comunicare in dettaglio gli accordi di terminalizzazione che Agriservice, come da PIR di RFI, concluderà con quelle Imprese Ferroviarie interessate – per l’anno 2025/2026 – al rilascio di tracce ordinarie da parte della stessa RFI presso il nostro impianto raccordato. Come già noto e a scanso di equivoci, l’accordo di terminalizzazione non rappresenta diritto di esclusiva per le Imprese Ferroviarie sottoscrittrici, essendo sempre possibile, compatibilmente con il traffico ordinario, l’effettuazione di tracce straordinarie””;
- “[g]ià di per sé sola, tale comunicazione dimostra inequivocabilmente che:
 - la condotta tenuta da Agriservice nei confronti della propria clientela si

è sempre uniformata ai principi di libero accesso all'impianto, per quanto già ampiamente esposto nelle proprie controdeduzioni dd. 25 luglio 2025;

- *tale circostanza è suffragata dalla comunicazione di rettifica testé menzionata, atta a superare ogni possibile equivoco interpretativo sorto a seguito del reclamo proposto da RTC e LTE;*
- *oggi, come in passato, Agriservice presta i propri servizi alla clientela nel rispetto dei principi enunciati dalla normativa asseritamente violata, e ciò secondo capacità e termini dell'impianto stesso";*
- *"[t]ale comunicazione pec, già inviata per conoscenza alla Vostra Spett.le Autorità e che si allega alla presente sub "doc. 2", oltre a costituire ulteriore prova della correttezza della scrivente, è inoltre atta a costituire impegno idoneo a rimuovere le contestazioni avanzate, e ciò ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento sanzionatorio";*
- *"[è] poi appena il caso di ricordare che, ovviamente, la comunicazione che ha dato origine al ricorso delle reclamanti (già oggetto di rettifica, a ovviare eventuali fraintendimenti) è rimasta la sola e unica comunicazione effettuata da Agriservice sul tema oggetto di indagine";*

VISTA

la nota prot. ART n. 7918/2026, del 4 febbraio 2026, con cui Agriservice è stata convocata in audizione;

VISTA

la memoria integrativa di Agriservice, acquisita agli atti con prot. ART n. 10829/2026, del 17 febbraio 2026, in cui la Società ha rappresentato che:

- *è "intenzione della scrivente di esporre impegni idonei a rimuovere le contestazioni avanzate, e ciò ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento sanzionatorio";*
- *"Agriservice ha redatto una proposta di "DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO", "TARIFFE SERVIZI", "SISTEMA DI GARANZIA LIVELLI MINIMI" (allegati al presente), con:*
 - *indicazione delle relative informazioni generali;*
 - *descrizione dei servizi erogati;*
 - *descrizione dell'impianto di servizio;*
 - *indicazioni delle tariffe;*
 - *descrizione delle condizioni di accesso;*
 - *indicazione dell'allocazione delle capacità.*

In tale contesto, sarebbe intenzione di Agriservice di procedere alla pubblicazione di detto documento sul proprio sito internet, al netto di ulteriori indicazioni che venissero da Voi fornite";

- *"[i]noltre, si dà ulteriormente atto che la scrivente ha avviato la procedura di accreditamento presso "European Union Agency for Railways" (ERA), propedeutica e funzionale all'accesso al portale "Rail Facilities Portal" allo scopo di pubblicarvi le descrizioni e le informazioni dell'impianto richieste";*

VISTO

il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi in data 17 febbraio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 10939/2026, del 18 febbraio 2026, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie al gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:

- *“RFI, nel predisporre il progetto orario, concede tracce orarie ai vettori solo se risulta che gli stessi abbiano un accordo commerciale di terminalizzazione con il gestore dell'impianto di servizio; pertanto, la stipula di un tale accordo si pone a monte dell'assegnazione di tracce orarie e compete al gestore dell'impianto di servizio la contrattualizzazione della capacità dell'impianto di servizio stesso nonché l'eventuale risoluzione di possibili conflitti nelle richieste di capacità da parte dei richiedenti”;*
- *“[i]n particolare, in relazione all'orario di servizio 2024/2025, risulta che, in sede di progetto orario, l'impianto gestito da Agriservice era stato saturato con 304 tracce round trip – ossia un treno al giorno per sei giorni a settimana – a favore di EVM Rail S.r.l. e 52 tracce orarie – ossia un treno al giorno per un giorno a settimana – a favore di Rail Traction Company S.p.A.”;*
- *“[p]eraltro, a fronte di una saturazione in progetto orario, durante l'orario di servizio, i vettori hanno ripetutamente rinunciato alle tracce orarie”;*
- *“[p]er esempio, con riferimento a EVM Rail S.r.l., su 304 tracce orarie assegnate in progetto orario solo una cinquantina sono state effettivamente svolte; delle restanti, circa 200 sono state disdette con il preavviso previsto nel PIR e, pertanto, tale vettore non è stato soggetto al pagamento di penali, mentre, in relazione alle restanti tracce, la rinuncia è stata effettuata in gestione operativa, con la conseguente imposizione di penali”;*
- *“[d]urante il menzionato orario di servizio, inoltre, sono state effettuate pochissime tracce in gestione operativa, ma anche in tali casi, prima di assegnare le stesse, RFI ha interpellato il raccordato”;*

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 11643/2026, del 20 febbraio 2026, con cui RFI ha trasmesso un prospetto relativo ai dati concernenti le *“tracce programmate e [la] loro effettiva utilizzazione nel periodo di riferimento PO 2024–2025”*, rappresentando, altresì, che:

- *“il terminal Agriservice è ubicato all'interno del raccordo ferroviario di San Martino dei Lupari. Tale raccordo è configurato come raccordo in linea tra le stazioni di Castelfranco Veneto e Cittadella, lungo la linea Vicenza–Treviso”;*
- *“[c]onsequentemente, i treni diretti al suddetto terminal vengono attestati presso una delle due stazioni limitrofe e successivamente inoltrati verso il raccordo in regime di interruzione della circolazione, con applicazione delle specifiche procedure di sicurezza previste per tali movimenti di manovra”;*

VISTO

il verbale dell'audizione di Agriservice, tenutasi in data 6 marzo 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 16180/2026, del 13 marzo 2026, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie alla Società, che, riservandosi di trasmettere ulteriore

documentazione, ha rappresentato che:

- *“la Società ha incontrato un problema tecnico oggettivo che ha reso impossibile la pubblicazione della descrizione dell’impianto di servizio, in quanto non è stato possibile completare la procedura di accreditamento presso il sito internet di Rail Facilities Portal, perché Agriservice non era in possesso del codice impresa. A tal fine, la Società si è attivata col titolare del sito, ossia ERA, allo scopo di ottenere tale codice e, successivamente, procedere con l’incombente”;*
- *“[n]ondimeno, il codice alfabetico assegnato da ERA, (segnatamente, [...]), non è riconosciuto sul sito internet di Rail Facilities Portal, con la conseguenza che la Società non ha potuto completare la procedura di accreditamento, funzionale alla pubblicazione della descrizione dell’impianto di servizio”;*
- *“[c]on riferimento alla situazione sottostante, oggetto del reclamo da cui ha tratto avvio la preistruttoria che si è conclusa con l’avvio del presente procedimento, [...] Agriservice non sceglie l’impresa ferroviaria che effettua il trasporto; infatti, la Società ha solo rapporti con i propri clienti privati, che successivamente stipulano in autonomia contratti di trasporto con i vettori/spedizionieri che liberamente selezionano. In tale contesto, Agriservice si limita a dare accesso all’impresa ferroviaria con cui il cliente privato o lo spedizioniere da quest’ultimo incaricato ha stipulato il contratto di trasporto”;*
- *“Agriservice conferma la propria disponibilità a stipulare contratti di terminalizzazione con qualsiasi vettore che ne faccia richiesta, ma tale richiesta è basata su di un’autonoma scelta imprenditoriale del vettore. In ogni caso, Agriservice non ha mai negato l’accesso ad alcuna impresa ferroviaria selezionata dai propri clienti privati”;*
- a seguito della presentazione del reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 56099/2025, del 19 giugno 2025, nessun’altra impresa diverse da EVM Rail S.r.l. ha fatto richiesta di un accordo di terminalizzazione;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 27681/2026, del 16 aprile 2026, con cui Agriservice ha trasmesso la documentazione richiesta in audizione, ossia il *“prospetto relativo al traffico merci confluito nell’impianto (anni 2024 e 2025), con evidenza delle singole Imprese Ferroviarie di volta in volta operanti, come da indicazioni dei propri clienti”;*

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 34452/2026, del 15 maggio 2026, con cui Agriservice ha trasmesso la proposta di impegni, allo scopo di ottenere la chiusura del procedimento senza l’accertamento dell’infrazione;

VISTA la nota prot. ART n. 36844/2026, del 26 maggio 2026, con cui alle Reclamanti è stata comunicata l’archiviazione del summenzionato reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 56099/2025, in quanto non sono stati ravvisati i presupposti per disporre l’avvio di un procedimento prescrittivo nei confronti di Agriservice, non potendosi configurare, a carico di tale Società, alcuna contestazione relativa a una possibile

condotta discriminatoria in danno delle Reclamanti, ferma restando la prosecuzione del presente procedimento sanzionatorio, avviato con la delibera n. 235/2025, per quanto riguarda l'aspetto della mancata messa a disposizione del pubblico di una descrizione esaustiva dell'impianto di servizio gestito;

VISTA

la nota prot. ART n. 38147/2026, del 3 giugno 2026, con cui, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del regolamento sanzionatorio, è stato comunicato alle Reclamanti che Agriservice aveva presentato una proposta di impegni;

CONSIDERATO

che, con la propria proposta di impegni, Agriservice, in sintesi, si è impegnata:

- *“a pubblicare presso il portale Rail Facilities Portal la descrizione del proprio impianto. I costi di attuazione previsti sono pari ad € 1.000,00, corrispondenti ai costi amministrativi gestionali interni (ore dipendenti e costi generali). L'attuazione dell'impegno avverrà tramite la pubblicazione del documento presso il portale ART, entro giorni 5 dal ricevimento delle credenziali di accesso da parte dell'ente preposto (ERA)”;*
- *“a modificare la descrizione del proprio impianto, con riferimento alla parte relativa all'evasione delle richieste di accesso, esplicitando la procedura di risoluzione dei conflitti [...]. I costi di attuazione dell'impegno vengono stimati in € 12.000/annui, pari ai costi amministrativi gestionali interni (ore dipendenti e costi generali di impresa) su un previsionale di n. 12 episodi di conflitto per anno, avendo a mente la serie storica registrata e i dati esperienziali aziendali. L'attuazione dell'impegno avverrà tramite la pubblicazione di nuova descrizione dell'impianto (modificata nei termini sopra indicati) presso il portale ART e presso il sito web istituzionale di Agriservice S.r.l., entro giorni 5 dalla definizione del procedimento sanzionatorio”;*

VISTA

la delibera n. 106/2026, del 25 giugno 2026, notificata, in pari data, con nota prot. ART n. 43433/2026, con la quale la suddetta proposta di impegni è stata dichiarata ammissibile, ritenendosi che, ad una preliminare e complessiva valutazione, la stessa *“appaia potenzialmente idonea ad assicurare l'efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle disposizioni, principi e misure di cui si è contestata l'inosservanza [...], in quanto è idonea a porre fine alla violazione contestata e, compatibilmente con le attività svolte dalla Società, persegue lo scopo di facilitare l'accesso in maniera equa e concorrenziale all'impianto di servizio gestito, oltre che a migliorare il set di informazioni messe a disposizione dell'utenza in materia di sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi e di tariffe”* e ne è stata disposta la pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità, affinché i terzi interessati potessero presentare osservazioni, ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento sanzionatorio;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 51910/2026, del 27 luglio 2026, con cui le Reclamanti hanno rappresentato che:

- *“non sono contrarie agli impegni presentati da Agriservice s.r.l. posti in consultazione dall'Autorità con la Delibera 106/2026”;*

- *“qualora tali impegni fossero accettati dall’Autorità, [...] sono interessate a verificare la loro effettiva osservanza da parte di Agriservice s.r.l.”;*

PRESO ATTO

che, ferma restando la succitata nota prot. ART n. 51910/2026, nel corso della consultazione sulla proposta di impegni avviata con la pubblicazione della summenzionata delibera n. 106/2026, non sono pervenute osservazioni, ai sensi dell’articolo 17 del Regolamento sanzionatorio, da parte dei terzi interessati;

RITENUTO

pertanto, che gli impegni sopra indicati, formulati con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 34452/2026, del 15 maggio 2026, siano effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l’inosservanza, in quanto pongono fine alla violazione contestata e, compatibilmente con le attività svolte dalla Società, perseguono lo scopo di facilitare l’accesso in maniera equa e concorrenziale all’impianto di servizio gestito, oltre a migliorare il set di informazioni messe a disposizione dell’utenza in materia di sistema di garanzia dei livelli minimi di qualità dei servizi e di tariffe;

RITENUTO

conseguentemente, di approvare, rendendo obbligatori per Agriservice S.r.l., ai sensi dell’articolo 18, commi 1 e 2, del regolamento sanzionatorio, gli impegni contenuti nella sopracitata nota acquisita agli atti con prot. ART n. 34452/2026, del 15 maggio 2026;

DATO ATTO

che, in esito all’approvazione dei suddetti impegni, deve ritenersi conclusa la trattazione della contestazione relativa alla violazione delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell’Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio, contestata con la delibera n. 235/2025, di avvio del presente procedimento;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. per le considerazioni di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamate, sono approvati e, per gli effetti, resi obbligatori, ai sensi dell’articolo 18, commi 1 e 2, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità, gli impegni presentati da Agriservice S.r.l. con la nota acquisita al prot. ART n. 34452/2026, del 15 maggio 2026, allegata al presente provvedimento di cui forma parte integrante e sostanziale, in relazione alla violazione delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell’Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio, contestata con la delibera n. 235/2025, di avvio del presente procedimento;
2. è disposta la pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell’Autorità della proposta di impegni di cui alla nota acquisita agli atti con prot. ART n. 34452/2026, del 15 maggio 2026, resa obbligatoria ai sensi del punto 1;

3. è chiuso, senza l'accertamento dell'infrazione, il procedimento sanzionatorio avviato, con la delibera n. 235/2025, del 19 dicembre 2025, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio, in relazione al summenzionato impianto di servizio di San Martino di Lupari;
4. Agriservice S.r.l. trasmette all'Autorità, entro il termine di 90 giorni dalla data di notifica della presente delibera, una dettagliata relazione sull'attuazione degli impegni resi obbligatori ai sensi del punto 1, corredata da idonea documentazione;
5. qualora Agriservice S.r.l. contravvenga agli impegni assunti come nella proposta di cui al punto 1, o il presente provvedimento si fondi su informazioni incomplete, inesatte o fuorvianti fornite dalla Società, l'Autorità riavvierà il procedimento sanzionatorio secondo le procedure ordinarie e provvederà all'avvio di un ulteriore procedimento sanzionatorio conseguente alla suddetta violazione, oltre alla possibile adozione, qualora ne sussistano i presupposti, dei provvedimenti anche di natura cautelare di cui all'articolo 37, comma 3, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
6. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, ad Agriservice S.r.l., comunicata a Rail Traction Company S.p.A. e da LTE Italia S.r.l., in qualità di originali reclamanti, 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)