

Delibera n. 121/2024

Avvio di 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, relativo al mancato rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal menzionato decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete relativo all'anno 2024.

L'Autorità, nella sua riunione del 5 settembre 2024

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 della quale l'Autorità provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie (...)”* e lettera i) ai sensi della quale provvede *“con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura”*;

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare:

- l'articolo 27, commi 1 e 2, ai sensi dei quali *“1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell'Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell'infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell'infrastruttura nel quadro della loro*

cooperazione a norma degli articoli 37 e 40. 2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell'allegato IV”;

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

VISTO

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

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

- l'articolo 14, commi 1, 2 e 3 ai sensi dei quali *“1. Il gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione. 2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. 3. Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all'allegato V del presente decreto”*;
- l'articolo 35, ai sensi del quale *“1. Le richieste di capacità di infrastruttura per eseguire lavori di manutenzione sono presentate nell'ambito della procedura di programmazione. 2. Il gestore dell'infrastruttura tiene opportunamente conto dell'incidenza sull'attività dei richiedenti della riserva di capacità di infrastruttura per i lavori di manutenzione programmata della rete. 3. Il gestore dell'infrastruttura informa al più presto le parti interessate dell'indisponibilità di capacità di infrastruttura a causa di lavori di manutenzione non programmata. L'organismo di regolazione può imporre al gestore dell'infrastruttura di fornirgli tali informazioni, qualora lo ritenga necessario”*;
- l'articolo 37, commi 1, 2, 3 e 14, lettere a) e d), ai sensi dei quali: *“1. L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. 2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue: a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva; b) criteri in esso contenuti; c) procedura di assegnazione e relativo esito; d) sistema di imposizione dei*

canoni; e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare; f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13; g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17; g-bis) gestione del traffico; g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata; g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater. 3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti. [...]

14. L'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000; [...] d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione”;

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

VISTA

la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione del 4 settembre 2017 che sostituisce l'allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del

Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (di seguito anche: decisione delegata (UE) n. 2017/2075) e, in particolare, i punti 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14, 15), ai sensi dei quali “8) Per quanto riguarda le restrizioni temporanee di capacità delle linee ferroviarie, per motivi quali lavori all'infrastruttura, comprese le relative limitazioni di velocità, carico per asse, lunghezza del treno, trazione o sagoma limite (“restrizioni di capacità”), di durata superiore a sette giorni consecutivi e per cui più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato sulla linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, i gestori dell'infrastruttura interessati pubblicano tutte le restrizioni di capacità e i risultati preliminari di una consultazione con i richiedenti, una prima volta almeno 24 mesi prima dell'inizio del periodo dell'orario di servizio interessato, nella misura in cui sono noti, e una seconda volta, in forma aggiornata, almeno 12 mesi prima del cambio dell'orario di servizio interessato. 9) Se le restrizioni di capacità hanno un impatto che non è limitato a una rete, i gestori dell'infrastruttura interessati creano inoltre un meccanismo mediante il quale discutere congiuntamente tali restrizioni di capacità con i richiedenti interessati, le associazioni di gestori dell'infrastruttura di cui all'articolo 40, paragrafo 1, e i principali operatori degli impianti di servizio interessati prima della loro prima pubblicazione, a meno che i gestori dell'infrastruttura e i richiedenti non convengano che tale meccanismo non è necessario. Le discussioni congiunte contribuiscono all'elaborazione degli orari e alla predisposizione di percorsi alternativi. 10) Nel pubblicare per la prima volta le restrizioni di capacità in conformità al punto 8, il gestore dell'infrastruttura avvia una consultazione con i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati in merito alle restrizioni di capacità. Qualora sia necessario un coordinamento in conformità al punto 11 tra la prima e la seconda pubblicazione delle restrizioni di capacità, i gestori dell'infrastruttura consultano una seconda volta i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati tra la fine di tale coordinamento e la seconda pubblicazione della restrizione di capacità. 11) Prima di pubblicare le restrizioni di capacità in conformità al punto 8, se le restrizioni di capacità hanno un impatto che non è limitato a una rete i gestori dell'infrastruttura interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura che potrebbero essere interessati dalla modifica dell'itinerario dei treni, coordinano tra loro le restrizioni di capacità che potrebbero comportare una cancellazione o una deviazione su un itinerario alternativo dei treni o una sostituzione con altri modi di trasporto. Il coordinamento prima della seconda pubblicazione è portato a termine: a) entro 18 mesi prima del cambio dell'orario di servizio se più del 50 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata superiore a 30 giorni consecutivi; b) entro 13 mesi e 15 giorni prima del cambio dell'orario di servizio se più del 30 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata superiore a sette giorni consecutivi; c) entro 13 mesi e 15 giorni prima del cambio

dell'orario di servizio se più del 50 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto per una durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi. I gestori dell'infrastruttura invitano, se necessario, i richiedenti attivi sulle linee interessate e i principali operatori degli impianti di servizio interessati, a partecipare a tale coordinamento. 12) Per quanto riguarda le restrizioni di capacità di durata pari o inferiore a sette giorni consecutivi che, conformemente al punto 8, non necessitano di essere pubblicate e per cui più del 10 % del volume di traffico giornaliero stimato su una linea ferroviaria subisce una cancellazione, una deviazione su un itinerario alternativo o una sostituzione con altri modi di trasporto, che si verificano nel corso dell'orario di servizio successivo e di cui il gestore dell'infrastruttura viene a conoscenza entro 6 mesi e 15 giorni prima del cambio dell'orario di servizio, il gestore dell'infrastruttura consulta i richiedenti interessati in merito alle restrizioni di capacità previste e comunica le restrizioni di capacità aggiornate almeno quattro mesi prima del cambio dell'orario di servizio. Il gestore dell'infrastruttura fornisce informazioni sulle tracce ferroviarie offerte entro quattro mesi per i treni passeggeri e entro un mese per i treni merci prima dell'inizio della restrizione di capacità, a meno che il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti interessati non concordino un lasso di tempo più breve. 13) I gestori dell'infrastruttura possono decidere di applicare soglie più stringenti per le restrizioni di capacità basate su percentuali più basse di volumi di traffico stimati o su durate inferiori a quelle indicate nel presente allegato oppure di applicare criteri ulteriori rispetto a quelli di cui al presente allegato, dopo aver consultato i richiedenti e gli operatori degli impianti. Essi pubblicano le soglie e i criteri per il raggruppamento delle restrizioni della capacità nei loro prospetti informativi di cui all'allegato IV, punto 3. 14) Il gestore dell'infrastruttura può decidere di non applicare i periodi di cui ai punti da 8 a 12, se la restrizione di capacità è necessaria a ristabilire la sicurezza dell'esercizio ferroviario, se i termini delle restrizioni non rientrano nel controllo del gestore dell'infrastruttura, se l'applicazione di tali periodi sarebbe inefficace in termini di costi o inutilmente dannosa in relazione alle condizioni o all'esistenza del patrimonio, o se vi è un consenso tra tutti i richiedenti interessati. In tali casi e nel caso di qualsiasi altra restrizione di capacità che non sia sottoposta a consultazione conformemente ad altre disposizioni del presente allegato, il gestore dell'infrastruttura consulta senza indugio i richiedenti e i principali operatori degli impianti di servizio interessati. 15) Le informazioni che devono essere fornite dal gestore dell'infrastruttura quando agisce in conformità ai punti 8, 12 o 14 includono: a) il giorno previsto, b) il periodo del giorno e, non appena può essere fissata, l'ora di inizio e di fine della restrizione di capacità, c) il segmento di linea interessato dalla restrizione e, d) se del caso, la capacità delle linee alternative. Il gestore dell'infrastruttura pubblica tali informazioni, o un link che vi dia accesso, nel prospetto informativo della rete di cui all'allegato IV, punto 3. Il gestore dell'infrastruttura mantiene tali informazioni aggiornate”;

VISTO

il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza

dell’Autorità, approvato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni (di seguito anche: regolamento sanzionatorio) e, in particolare, l’articolo 7 recante la “*Procedura semplificata*”;

- 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 – Validato dall’11-12-2016’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente*”;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 140/2016, del 30 novembre 2016, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al ‘Prospetto Informativo della Rete 2017’ vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del ‘Prospetto Informativo della Rete 2019’*”;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 140/2017, del 30 novembre 2017, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2019’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto Informativo della Rete 2020’*”;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 118/2018 del 29 novembre 2018, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2020”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto informativo della rete 2019’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto informativo della rete 2021’*”;
- VISTA** la delibera n. 151/2019, del 21 novembre 2019, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2021”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2020”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2022”*”;
- VISTA** la delibera n. 187/2020, del 26 novembre 2020, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2022”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2021”*”;

- VISTA** la delibera n. 173/2021, del 6 dicembre 2021, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2023”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2022”;*
- VISTA** la delibera n. 227/2022, del 30 novembre 2022, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2024”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2023”;*
- VISTA** la delibera n. 188/2023, del 5 dicembre 2023, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2025”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2024””;*
- VISTO** il Prospetto informativo della rete relativo all’anno 2024 (di seguito: PIR) elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche: Gestore, Società, o RFI), e i successivi aggiornamenti, e, in particolare:
- il paragrafo 4.3.2.2, che prevede che *“[e]ntro 12 mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario, il GI, tramite il portale ePIR: a) provvede alla pubblicazione dei programmi definitivi (periodo temporale, tipologia di riduzione di capacità) di cui al punto 1, anche a seguito del coordinamento con i gestori infrastruttura confinanti ed a seguito delle osservazioni ricevute dalle consultazioni con i Richiedenti; b) pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell’offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori; c) aggiorna i fabbisogni di capacità per manutenzione (IPO) valide per tutta la durata dell’Orario, con la relativa periodicità. La scelta del periodo, notturno o diurno, viene effettuata dal GI in base all’andamento del traffico nell’arco del tempo (giornaliero/stagionale), con l’obiettivo di massimizzare la capacità delle direttrici interessate tenendo anche in considerazione la possibilità di utilizzo di itinerari alternativi. d) aggiorna il piano di attivazioni infrastrutturali programmate per l’orario di riferimento. Il GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e stakeholder, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b). Delle indisponibilità consolidate si terrà conto in fase di progettazione dell’Orario compatibilmente con il livello di consolidamento delle attività”;*
 - il paragrafo 4.3.2.3, che prevede che *“[e]ntro 9 mesi dall’entrata in vigore dell’orario il GI fornisce, attraverso il portale ePIR, lo scenario consolidato e il modello di esercizio dei lavori infrastrutturali maggiormente rilevanti di cui al*

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

- *il paragrafo 4.6.2.5, che prevede che "[i]l servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. È fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci). Tale quota massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell'assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro";*

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

VISTA la nota prot. ART n. 56491/2024, del 10 giugno 2024, con cui a RFI sono state richieste informazioni, con riferimento a quanto illustrato da FerCargo, rappresentando altresì che:

- *"[l]'interruzione cui viene fatto riferimento, ossia l'interruzione della linea AV/AC nella tratta tra Fidenza e Castelfranco dal 12 al 19 agosto 2024, con conseguente deviazione dei treni alta velocità sulla linea storica Bologna-Piacenza, è riportata con il numero progressivo 172 (inserito nel giugno 2023) nel prospetto "Riduzioni di capacità" dell'orario di servizio 2023-2024, pubblicato tra gli allegati tecnici dell'ePIR, inizialmente nel dicembre 2022 e successivamente nel dicembre 2023";*
- *"[l]'integrazione è avvenuta, come riportato nell'edizione del dicembre 2023 del prospetto, nel mese di giugno 2023. La citata riduzione di capacità n.172 consiste nell' "interruzione di linea di 7 giorni + rallentamento a 115 km/h post riattivazione" della tratta 1° BV. Fidenza Ovest - 1° BV. Castelfranco Est*

della linea Milano-Bologna AV/AC, per operazioni di “rinnovo deviatori”, dal 12 al 18 agosto 2024”;

- “[c]on riguardo all’ulteriore lamentazione di Fercargo, relativamente all’esclusione del traffico merci dalla linea convenzionale, dalle ore 5.00 alle ore 21.00, in corrispondenza del periodo di interruzione citato, si rileva infine che, pur nel caso in cui il gestore, nella definizione del programma d’esercizio correlato alla riduzione di capacità in esame, si ritrovi ad applicare le regole di priorità di cui al paragrafo 4.6.2 del PIR, non possa non dare concreta attuazione al principio indicato al punto 5 del paragrafo 4.6.2, essendo la linea, verso la quale vengono istradati i servizi AV, una linea non specializzata”;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 60591/2024, del 21 giugno 2024, con cui il Gestore ha rappresentato che:

- “[i]n merito al processo di programmazione delle TCR, si ritiene opportuno evidenziare che RFI a partire dal 1° settembre 2023 ha istituito una nuova struttura organizzativa denominata Pianificazione e Programmazione Industriale Operation (PPI), di staff alla Vicedirezione Generale Operation, responsabile del processo di pianificazione e programmazione delle indisponibilità infrastrutturali richieste per lavori (Scenario Tecnico)”;
- “[t]ale implementazione organizzativa è stata determinata nell’ottica degli sfidanti obiettivi previsti dal Piano Industriale di RFI nel decennio 2023-2032, che prevede entro il 2026 la messa a terra di circa 40 mld di investimenti sulla rete gestita da RFI, di cui oltre € 22 miliardi finanziati con fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), garantendo contestualmente lo svolgimento delle attività necessarie per il mantenimento in efficienza dell’infrastruttura stessa”;
- “[p]ertanto, con tale evoluzione organizzativa, la struttura PPI ha l’obiettivo di garantire l’elaborazione e l’ottimizzazione dello Scenario Tecnico, determinando i livelli di indisponibilità infrastrutturali per lavori in coerenza con le necessità commerciali verificandone, in ottica integrata e in sinergia con le Direzioni di Business, la coerenza e la qualità dei piani e dei programmi rispetto alla capacità produttiva nonché alla disponibilità dei fattori produttivi (interruzioni, scorte, materiali, etc.)”;
- “[i]l processo di programmazione e pianificazione integrata, essendo caratterizzato da ampia complessità e numerosità di variabili, è supportato da uno specifico strumento informatico, denominato “Repository”, sviluppato inizialmente per la pianificazione delle attività di manutenzione e ora in evoluzione nelle logiche di funzionamento per renderlo pienamente rispondente alle esigenze della pianificazione e programmazione integrata. Tale piattaforma viene utilizzata da tutti i soggetti interni di RFI per inserire le esigenze di interruzioni nonché i relativi fattori produttivi ad esse correlate”;

- “[i]n riferimento alla puntuale indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna-Milano, nel periodo 12-18 agosto 2024 per i lavori di sostituzione dei deviatori di Bivio Modena Ovest e PM Campegine, si evidenzia che l’esigenza è stata inserita in Repository dalla Direzione Operativa Infrastruttura di RFI già dal 6 ottobre 2022 (Allegato 1 estratto Repository interruzioni e rallentamenti ID intervento PPI_I 1000000001771 e PPI_RI12000144,) [sic]. Nella sessione di Scenario Tecnico dell’Autunno 2022, finalizzata al consolidamento dell’edizione dicembre 2022, la ex Direzione Commerciale di RFI, all’epoca Process Owner dello Scenario Tecnico, richiese ulteriori verifiche tecniche alla Struttura richiedente la suddetta soggezione, con l’obiettivo di procrastinare l’intervento ad annualità successive in quanto nell’estate 2024 era già in consolidamento sulla dorsale AV la programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria alla galleria Fabro, che prevedeva l’interruzione della tratta 1^ Bivio Orvieto Nord – 1^ Bivio Chiusi Sud della linea DD Firenze-Roma, nel periodo 3-23 agosto (già pubblicata in ePIR a giugno 2022 con ID 70)”;
- “[d]urante la successiva sessione di programmazione (periodo aprile-giugno 2023) per il consolidamento dello Scenario Tecnico, edizione giugno 2023, la Direzione Operativa Infrastruttura di RFI ha ribadito la necessità dell’intervento re-inserendo la richiesta in Repository in data 6 aprile 2023 (Allegato 1 estratto interruzioni e rallentamenti ID intervento PPI_I000000001771 e PPI_RI12000144) evidenziando che, a valle delle ulteriori verifiche effettuate, non risultava opportuno per motivi correlati alla sicurezza dell’esercizio ferroviario procrastinare ad anni successivi l’intervento”;
- “[l]’interruzione, considerato l’intero panorama delle indisponibilità interessanti la dorsale AV/AC, è stata quindi programmata dal 12 al 18 agosto 2024, considerando i seguenti elementi di minimizzazione dell’impatto sulla mobilità ferroviaria nazionale:
 - collocazione dell’indisponibilità nella settimana centrale di agosto caratterizzata storicamente dal minimo carico di viaggiatori e dal fisiologico calo del traffico merci legato alla chiusura delle realtà produttive;
 - esclusione del weekend di esodo estivo precedente il Ferragosto (10-11 agosto) così da non gravare sulla mobilità turistica particolarmente intensa del periodo;
 - contestualità alla chiusura per lavori alla galleria Fabbro ed al viadotto Paglia, entrambe interessanti la tratta 1^ Bivio Orvieto Nord – 1^ Bivio Chiusi Sud della linea DD Firenze-Roma, con riduzione del periodo originariamente previsto nei giorni dal 12 al 23 agosto, per uniformare i programmi d’esercizio estivi e minimizzare il numero di giorni in cui si sarebbero resi necessari provvedimenti di circolazione al traffico

viaggiatori e merci”;

- *“[a] fronte delle necessità manutentive sopra evidenziate, pertanto, l’indisponibilità della tratta tra 1^ Bivio Fidenza Ovest e 1^ Bivio Castelfranco Est dal 12 al 18 agosto 2024 è stata pubblicata in ePIR, edizione giugno 2023, con ID 135. Tale indisponibilità è stata confermata in tutte le successive sessioni di programmazione (pubblicazione dicembre 2023 con ID 172)”;*
- *“[c]ome richiamato [precedentemente], RFI è impegnata nella realizzazione di ingenti interventi sull’Infrastruttura Ferroviaria Nazionale. Ad oggi sono attivi oltre 300 cantieri finanziati con fondi PNRR, con l’obiettivo di effettuare il completamento lavori entro giugno 2026, pena la perdita dei finanziamenti stessi. Soltanto il 50% circa di questi cantieri al II semestre 2022 avevano una maturità progettuale tale da poter consolidare la necessità di indisponibilità per la realizzazione di tali progetti entro i tempi previsti nel PIR”;*
- *“[è] importante evidenziare che il forte impegno per la realizzazione delle opere PNRR ha comportato anche una rimodulazione degli interventi di manutenzione straordinaria già precedentemente pianificati, al fine di compatibilizzare tutte le attività e ottimizzare la capacità produttiva di RFI (in particolare in termini di scorte e materiali) garantendo il rispetto degli obiettivi nazionali del PNRR nonché assicurare gli standard attesi di sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria”;*
- *“[c]on riferimento a quanto citato in premessa, si allega [...] l’elenco delle interruzioni effettuate o ancora in programma nel corso del 2024, rientranti tra quelle oggetto di pubblicazione almeno 12 mesi prima dell’avvio dell’orario di servizio 2023-2024 e per le quali non siano stati rispettati i termini previsti nel PIR. Tale elenco è differenziato tra gli interventi già pubblicati nell’edizione di giugno 2023 e quelli dell’edizione dicembre 2023”;*

VISTA

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

VISTA

la relazione predisposta dall’Ufficio Vigilanza e sanzioni, in ordine alla verifica preliminare degli elementi funzionali all’avvio del procedimento sanzionatorio;

CONSIDERATO

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

1. FerCargo, con la propria nota acquisita agli atti con prot. ART n. 53908/2024, ha lamentato estese difficoltà nell’esercizio del trasporto ferroviario merci a causa dei lavori infrastrutturali programmati da RFI, facendo specifico riferimento all’interruzione della linea AV Milano-Bologna prevista dal 12 al 19 agosto 2024, con conseguente deviazione della totalità dei treni AV sulla linea convenzionale;

2. in conseguenza di tale interruzione e per tutta la sua durata, il programma d'esercizio elaborato dal Gestore relativamente a tale linea ha previsto la completa soppressione del traffico merci sulla linea convenzionale interessata nell'orario compreso fra le ore 5.00 e le ore 21.00;
3. l'interruzione *de qua* appare al n. 172 dell'elenco trasmesso dalla Società con prot. ART n. 61429/2024 e risulta inserita, nel prospetto inizialmente pubblicato nel dicembre 2022, con un aggiornamento effettuato a giugno 2023;
4. la menzionata interruzione rientra nell'ambito di applicazione del paragrafo 4.3.2.2.b) del PIR 2024, ai sensi del quale “[e]ntro 12 mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario, il GI, tramite il portale ePIR [...] pubblica i programmi di indisponibilità di durata pari o inferiore a 7 giorni con deviazione/cancellazione di almeno il 50% dell’offerta programmata sulla tratta infrastrutturale interessata dai lavori”, con la precisazione che “[i]l GI invia il programma aggiornato di tutte le indisponibilità precedentemente descritte entro 13.5 mesi prima dell’entrata in vigore dell’orario a tutti i Richiedenti ed ai GI confinanti eventualmente coinvolti. Il GI tiene conto delle osservazioni ricevute nella fase di pubblicazione a X-12, prevedendo eventualmente incontri ad hoc con IF e stakeholder, in particolare per le indisponibilità di nuova pubblicazione previste nel punto 2 b)” (cfr. paragrafo 4.3.2.2 del PIR 2024);
5. considerando che tale interruzione si è verificata nel corso dell'orario di servizio 2023/2024 e che, ai sensi dell'allegato III del decreto legislativo n. 112/2015, il nuovo orario di servizio entra in vigore dalla mezzanotte del secondo sabato di dicembre, RFI avrebbe dovuto pubblicare l'indisponibilità entro dicembre 2022, prevedendo altresì incontri *ad hoc* con i richiedenti capacità;
6. poiché il Gestore ha pubblicato la restrizione temporanea di capacità in parola nel mese di giugno 2023, i richiedenti non sono stati posti nella condizione di richiedere tracce congruenti con la programmazione dell'interruzione in difformità da quanto previsto dal PIR sul punto;
7. oltretutto, in considerazione delle tempistiche indicate al paragrafo 4.5.1 del PIR, essendo già noto a RFI, a giugno 2023, il periodo della indisponibilità di cui si tratta, la Società stessa avrebbe dovuto tenerne conto nella fase di predisposizione della prima bozza del progetto orario o, quantomeno, nel progetto definitivo;
8. peraltro, al riguardo, vengono in rilievo sia quanto previsto al paragrafo 4.6.2.5 del PIR, ai sensi del quale “[i]l servizio prioritario non potrà comunque, in presenza di altre richieste, saturare la capacità infrastrutturale, non costituendo la priorità un diritto di esclusiva. È fissata al 60% la quota massima della capacità disponibile che può essere assegnata, per ciascuna tratta e fascia oraria, a ciascuna tipologia di servizio prioritario (Viaggiatori Regionale, Viaggiatori Media/Lunga Percorrenza, Merci). Tale quota

massima non si applica nel caso di linee dedicate o specializzate per determinate tipologie di traffico. Il criterio è applicato anche nell'assegnazione di capacità formalizzata con accordo quadro", sia il più generale dovere del Gestore di assicurare l'accesso all'infrastruttura in maniera equa, trasparente e non discriminatoria;

9. infatti, poiché la linea su cui vengono istradati i servizi AV non è una linea specializzata, non risulta corretto escludere totalmente, nell'arco dell'intera fascia diurna, i treni merci al fine di garantire il passaggio dei treni già previsti sulla linea convenzionale rimasta in esercizio e i treni AV deviati dalla linea specializzata;
10. inoltre, sulla base dell'elenco trasmesso da RFI, risulta, altresì, che in 66 casi l'informazione concernente una interruzione temporanea di capacità, relativa all'orario di servizio 2023/2024, è stata data, per la prima volta, a giugno 2023 e in ulteriori 29 casi solo a dicembre 2023 (cfr. prot. ART n. 61429/2024);
11. al riguardo, non sono rilevanti le giustificazioni addotte da RFI, ossia che “[s]oltanto il 50% circa [di oltre 300 cantieri PNRR, da completarsi entro giugno 2026,] al II semestre 2022 avevano una maturità progettuale tale da poter consolidare la necessità di indisponibilità per la realizzazione di tali progetti entro i tempi previsti nel PIR” e che “il forte impegno per la realizzazione delle opere PNRR ha comportato anche una rimodulazione degli interventi di manutenzione straordinaria già precedentemente pianificati, al fine di compatibilizzare tutte le attività e ottimizzare la capacità produttiva di RFI (in particolare in termini di scorte e materiali) garantendo il rispetto degli obiettivi nazionali del PNRR nonché assicurare gli standard attesi di sicurezza e regolarità della circolazione ferroviaria”;
12. infatti, con riferimento alla puntuale indisponibilità infrastrutturale della tratta Bivio Castelfranco Est - Bivio Fidenza Ovest, sulla linea AV/AC Bologna-Milano nel periodo 12-18 agosto 2024, la previsione era stata dapprima inserita in Repository dalla Direzione Operativa Infrastruttura di RFI già dal 6 ottobre 2022; nella sessione di Scenario Tecnico dell'Autunno 2022, la ex Direzione Commerciale di RFI, richiese ulteriori verifiche tecniche alla Struttura richiedente con l'obiettivo di procrastinare l'intervento ad annualità successive, mentre nel corso della successiva sessione di programmazione (periodo aprile-giugno 2023) la Direzione Operativa Infrastruttura di RFI ha ribadito la necessità dell'intervento re-inserendo la richiesta in Repository in data 6 aprile 2023; inoltre, anche con riferimento ai restanti interventi di manutenzione della rete richiamati al punto 10 per i quali non sono stati rispettati i termini di pubblicazione indicati nel PIR, RFI non ha minimamente descritto nè specificato alcuna motivazione giuridicamente rilevante che possa aver impedito, ad un'organizzazione strutturata come quella di RFI, di programmare, nel rispetto delle tempistiche previste dal PIR, gli interventi di manutenzione necessari per

garantire la sicurezza della rete; infine, nessuna deroga al rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete, è mai stata, in alcun modo, assentita;

- 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 un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per una violazione della medesima indole della contestazione formulata nel presente avvio (v. delibera n. 126/2023, del 27 luglio 2023);
- RITENUTO** quindi, che sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per non aver rispettato le regole e i principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete, reiterando il comportamento violativo già precedentemente accertato in relazione alla disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- RITENUTO** inoltre, che sussistano i presupposti per l'applicazione del citato articolo 7 del regolamento sanzionatorio, non risultando necessari, all'accertamento della condotta contestata, ulteriori approfondimenti istruttori, in quanto la violazione emerge *per tabulas* dalle dichiarazioni di RFI;
- TENUTO CONTO** che la summenzionata procedura semplificata prevede la determinazione, già nella delibera di avvio del procedimento sanzionatorio, dell'importo della sanzione che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento;
- CONSIDERATO** quanto riportato nella relazione dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni con riferimento alla determinazione dell'ammontare della sanzione che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento, conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 25 del regolamento sanzionatorio e delle linee guida, e in particolare che:
1. ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 689/1981, la sanzione deve essere commisurata, all'interno dei limiti edittali individuati da legislatore, “alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche”;

2. la disposizione normativa per cui si procede prevede che l'importo della sanzione deve essere commisurato fino al massimo del 2% del fatturato relativo all'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione e, comunque, in misura non superiore a 2 milioni di euro;
3. sulla base del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dalla Società nell'anno 2023, pari ad euro 2.713.145.722, il massimo edittale della sanzione irrogabile, nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina sanzionatoria di riferimento, è pari a 2 milioni di euro, atteso che l'applicazione della percentuale del 2% sul fatturato condurrebbe ad un importo pari ad euro 54.262.914,44, superiore a detto limite;
4. sotto il profilo della gravità della violazione, rileva, in primo luogo, l'estensione della stessa, sia sotto il profilo del numero di interruzioni temporanee di capacità relativamente alle quali non è stato rispettato il termine di comunicazione – pari a 95 –, sia sotto il profilo dell'estensione territoriale della condotta, che incide su nodi e linee che coinvolgono l'intera infrastruttura nazionale (cfr. prot. ART n. 61429/2024); rileva, altresì, il dato relativo al significativo ritardo nella comunicazione delle interruzioni, perché, a fronte della scadenza fissata a dicembre 2022, 66 interruzioni sono state comunicate a giugno 2023 e 29 a dicembre 2023; rileva, inoltre, la lesione delle legittime esigenze di programmazione del proprio servizio da parte di tutte le altre imprese ferroviarie coinvolte, poiché il mancato rispetto dei termini previsti ha posto i richiedenti nell'impossibilità di richiedere tracce congruenti con la programmazione dell'interruzione; tale aspetto inoltre ha causato gravi disagi, come ampiamente riportato dai mezzi di informazione, sia alle imprese ferroviarie operanti nel segmento passeggeri che hanno dovuto adeguare la propria programmazione, sia ai passeggeri che hanno subito i conseguenti effetti; con riferimento specifico alla situazione lamentata da FerCargo, rilevano gli effetti economici dannosi determinati dalla violazione del Gestore (cfr. prot. ART n. 53908/2024), anche in considerazione dell'esclusione dei treni merci, per tutta la fascia diurna, nel corso della settimana dal 12 al 19 agosto 2024, in violazione di quanto disposto dal paragrafo 4.6.2.5 del PIR e dal più generale dovere del Gestore di assicurare l'accesso all'infrastruttura in maniera equa, trasparente e non discriminatoria;
5. non risulta posta in essere alcuna azione volta all'eliminazione o all'attenuazione delle conseguenze della violazione;
6. sussiste la reiterazione, in presenza di una violazione della stessa indole, accertata con la delibera n. 126/2023, del 27 luglio 2023, di cui si tiene conto nell'ambito della determinazione dell'importo base della sanzione, agendo l'applicazione dell'articolo 37, comma 14, lett. d) sull'aumento del limite massimo edittale;
7. in relazione alle condizioni economiche, di cui tenere conto anche al fine di assicurare la finalità dissuasiva della sanzione irrogata, nel rispetto del

principio di proporzionalità, vengono in rilievo le cospicue risorse di cui dispone l'agente, come risulta dal bilancio della Società, da cui emerge che la stessa ha esposto un valore totale dei ricavi delle vendite, delle prestazioni e di altri proventi commerciali, per l'esercizio 2023, pari ad euro 2.713.145.722 ed un utile di euro 196.067.988;

8. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo:
 - i) determinare l'importo base della sanzione che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento nella misura di euro 625.000,00 (seicentoventicinquemila/00);
 - ii) applicare, sul predetto importo base, un aumento di euro 125.000,00 (centoventicinquemila/00), con riguardo alle condizioni economiche dell'agente;
 - iii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna riduzione;
 - iv) quantificare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 750.000,00 (settecentocinquantamila/00);

RITENUTO pertanto di quantificare la sanzione amministrativa pecuniaria che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento nella misura di euro 750.000,00 (settecentocinquantamila/00);

RILEVATO che ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del regolamento sanzionatorio, entro il termine perentorio di 30 giorni dalla notifica della presente delibera, la Società ha la facoltà di pagare in misura ridotta la sanzione sopra determinata, nella misura della terza parte, pari a euro 250.000,00 (duecentocinquantamila/00), rinunciando alle ulteriori formalità del procedimento e determinando l'estinzione del presente procedimento sanzionatorio;

TENUTO CONTO che, in caso di mancata estinzione, il procedimento prosegue nelle forme ordinarie, potendo l'Autorità, nel provvedimento finale, irrogare la sanzione anche discostandosi dalla quantificazione determinata nella presente delibera, ove, nel corso dell'istruttoria, emergessero elementi che lo giustificino, giusta l'articolo 7, comma 4, del regolamento sanzionatorio;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un procedimento, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per mancato rispetto delle regole e dei principi relativi alla comunicazione delle restrizioni temporanee di capacità e alle conseguenti attività, previsti dalla decisione delegata (UE) n. 2017/2075, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dal Prospetto informativo della rete, e di applicare al procedimento la procedura semplificata di cui all'articolo 7 del regolamento sanzionatorio;
2. di quantificare, per la violazione di cui al punto 1, ai sensi del summenzionato articolo 37, comma 14,

lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la sanzione amministrativa pecuniaria che potrebbe essere irrogata all'esito del procedimento nell'importo pari ad euro 750.000,00 (settecentocinquantamila/00);

3. ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del regolamento sanzionatorio, entro il termine perentorio di 30 giorni dalla notifica della presente delibera, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può pagare in misura ridotta la sanzione sopra determinata, nella misura della terza parte, pari a euro 250.000,00 (duecentocinquantamila/00), rinunciando alle ulteriori formalità del procedimento e determinando l'estinzione del presente procedimento sanzionatorio, 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 causale: "sanzione amministrativa delibera n. 121/2024";
4. il responsabile del procedimento è il dirigente dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011.19212.587;
5. il destinatario della presente delibera e i terzi interessati possono accedere agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni - Via Nizza 230, 10126 Torino;
6. il destinatario della presente delibera, in alternativa a quanto indicato al punto 3, può proseguire con l'ordinario procedimento sanzionatorio, in esito al quale potrà essere irrogata una sanzione di ammontare differente dalla quantificazione determinata al punto 2 della presente delibera e, in ogni caso, fino ad un massimo del due percento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro due milioni, con la facoltà di:
 - inviare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata all'indirizzo sopra indicato, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni entro il termine di trenta giorni dalla notifica della stessa;
 - presentare all'Ufficio Vigilanza e sanzioni proposte di impegni idonei a rimuovere la contestazione avanzata, ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento sanzionatorio, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della stessa;
7. entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla comunicazione dell'atto di avvio o, in sua assenza, di sessanta giorni dalla pubblicazione sul sito *web* istituzionale della presente delibera, i terzi interessati possono presentare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;
8. il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;
9. ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del regolamento sanzionatorio, alla presente delibera sono allegate la nota di FerCargo – Confederazione del Cargo Ferroviario, acquisita agli atti con prot. ART n. 53908/2024, del 30 maggio 2024, nonché quelle di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. acquisite agli atti

con prot. ART n. 60591/2024, del 21 giugno 2024, e n. 61429/2024 del 25 giugno 2024, da cui emergono gli elementi costitutivi della violazione contestata;

10. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., comunicata al segnalante ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell’Autorità.

Torino, 5 settembre 2024

Per il Presidente

Il Consigliere

Carla Roncallo

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