

Delibera n.94 /2016

Stazioni di Verona Porta Nuova e Bologna Centrale. Chiusura del procedimento avviato con delibera n. 14/2016 per l'adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015.

L'Autorità nella sua riunione del 4 agosto 2016

VISTO l'art. 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);

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)”*, con particolare riferimento all'articolo 13, commi 2 e 6, articolo 17, comma 10 e articolo 37, commi 2, 9 e 10;

VISTA la delibera n. 70/2014, relativa alla *“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”* e il relativo allegato con particolare riferimento alla misura 10.6.1 che prevede che *“ad ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e servizi disponibili sulla base di criteri trasparenti e non discriminatori, presso la stazione in cui rende o intende rendere il proprio servizio, per l'offerta ai propri clienti di servizi di biglietteria (BSS e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese ferroviarie presenti in stazione pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori”*;

VISTO il procedimento avviato con delibera n. 14/2016 del 18 febbraio 2016 recante *“Stazioni di Verona P.N. e Bologna Centrale – Avvio del procedimento per l'adozione di misure ex art. 37 d.lgs. 112/2015”* che trae origine dalla nota di Nuovo Trasporti Viaggiatori S.p.A. (d'ora in avanti NTV) del 18 dicembre 2015 assunta agli atti dell'Autorità con il Prot. n. 8236/2015, in merito alle richieste non soddisfatte dei seguenti spazi:

- per la stazione di Verona Porta Nuova, n. 2 sportelli di biglietteria con operatore, negli spazi attualmente adibiti a biglietteria di Trenitalia, nell'area frontale all'ingresso principale dell'Atrio della stazione;
- per la stazione di Bologna Centrale, posizionamento di n. 2 BSS nell'Area 1A, atrio Piazzale delle Medaglie d'Oro;

VISTO che il suddetto procedimento è stato avviato ai fini di valutare:

a) se, al fine di garantire il rispetto del principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità previsto dalla misura 10.6.1 di cui alla delibera n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, risulti necessario prescrivere a Grandi Stazioni S.p.A. (d'ora in avanti Grandi Stazioni) e a Trenitalia S.p.A. (d'ora in avanti Trenitalia), per quanto di rispettiva competenza, di rendere disponibile a NTV n. 2 sportelli di biglietteria con operatore tra quelli attualmente occupati da Trenitalia nell'area frontale all'ingresso principale dell'atrio della stazione di Verona Porta Nuova;

b) se, per porre rimedio alla criticità segnalata da NTV concernente il posizionamento di n. 2 BSS nell'Area 1A della stazione di Bologna Centrale, risulti necessario prescrivere a Grandi Stazioni e a Trenitalia, per quanto di rispettiva competenza, di mettere a disposizione di NTV gli spazi attualmente occupati nell'Area 1A da n. 2 BSS di Trenitalia per permettere la collocazione, in loro vece, di n. 2 BSS di NTV;

VISTA la comunicazione della delibera n. 14/2016 rispettivamente a Trenitalia, a Grandi Stazioni, a NTV con nota prot. n. 1242/2016 e a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (d'ora in avanti RFI) con nota prot. n. 1243/2016;

VISTE le memorie di Trenitalia, NTV e Grandi Stazioni, assunte rispettivamente agli atti dell'Autorità al Prot. n. 1667/2016, al Prot. n. 1668/2016 e al Prot. n. 1666/2016;

VISTE le note prott. 2637/2016 e 2638/2016 del 15 aprile 2016, con le quali l'Autorità richiedeva, rispettivamente, a Trenitalia e a NTV, il dato relativo al numero di treni che, nel primo trimestre dell'anno 2016, hanno effettuato servizio viaggiatori nelle stazioni di Verona Porta Nuova e Bologna Centrale;

VISTE le note di riscontro alle suddette richieste di dati, trasmesse da NTV (prot. ART 3286/2016 del 3 maggio 2016) e da Trenitalia (prot. ART 3342/2016 del 4 maggio 2016);

VISTA la nota prot. 3514/2016 dell'11 maggio 2016, con la quale l'Autorità richiedeva a Grandi Stazioni di trasmettere elementi informativi con riferimento, tra l'altro, all'impatto, in termini di costi e di tempi, di un'ipotetica riduzione della biglietteria di Trenitalia dalle attuali sei postazioni a quattro o a cinque postazioni, ovvero di un'eventuale riduzione di uno o due moduli dello spazio attualmente in uso al "Freccia Club";

VISTA la nota prot. ART 4032/2016 del 1° giugno 2016 con la quale Grandi Stazioni riscontrava la richiesta dell'Autorità, quantificando, tramite perizia, tempi e costi della riduzione dei moduli di biglietteria di Trenitalia a vantaggio di NTV, individuando quest'ultima quale soluzione ottimale, in quanto realizzabile su spazi già adibiti alla funzione di biglietteria;

- VISTA** la nota prot. ART 5037/2016 del 12 luglio 2016 con cui Grandi Stazioni Retail, nelle more del procedimento, comunicava l'efficacia a far data dal 1° luglio 2016 della *“operazione di scissione parziale asimmetrica, non proporzionale di Grandi Stazioni S.p.A., con cui sono state contestualmente costituite le società GS Retail S.p.A. e GS Immobiliare S.p.A., mentre Grandi Stazioni S.p.A. ha assunto la denominazione di GS Rail S.p.A.”* e che, pertanto, *“tutte le attività di sfruttamento economico in esclusiva dei complessi immobiliari delle stazioni del network GS (ivi inclusi gli spazi destinati alle lounge delle imprese ferroviarie) sono state attribuite alla GS Retail S.p.A., mentre restano di competenza della GS Rail S.p.A., la gestione delle biglietterie e delle BSS degli operatori ferroviari, negli stessi complessi immobiliari delle stazioni”*.
- PRESO ATTO** che, sulla base della comunicazione pervenuta, ai fini della conclusione del presente procedimento, GS Rail S.p.A. prosegue nei rapporti di Grandi Stazioni;
- VISTO** con riferimento alla stazione di Verona Porta Nuova, quanto sostenuto nella propria memoria da Trenitalia, in particolare in merito:
- alla intempestività della richiesta di NTV, avvenuta solo a seguito del sopralluogo effettuato in data 30 ottobre 2015 per prendere visione degli spazi offerti dal gestore di stazione in via transitoria, richiedendo, in via definitiva e modificando le proprie originarie istanze, due sportelli di biglietteria utilizzati da Trenitalia;
 - all'impatto negativo sulla prestazione dei propri servizi ai viaggiatori in caso di accoglimento della richiesta di NTV;
 - al mancato rispetto da parte di Grandi Stazioni della richiesta del rilascio degli spazi secondo le modalità di cui all'art. 5 del Contratto n. 6 del 29 ottobre 2010, stipulato con la stessa impresa ferroviaria;
 - al *“ruolo di mero “cliente” nei confronti del gestore commerciale della stazione, ribadendo la sua estraneità ai processi di allocazione degli spazi in stazione di cui, al più, è richiedente e fruitrice”*, sottolineando, peraltro, la piena collaborazione prestata, nei confronti di RFI e Grandi Stazioni, nel processo di allocazione degli spazi, con il risultato di avere contribuito al pieno soddisfacimento delle richieste avanzate da NTV per la collocazione di BSS;
 - alle difficoltà sorte nell'individuazione degli spazi idonei, per NTV, finalizzati allo svolgimento delle attività di biglietteria ed assistenza alla clientela, precisando come l'astratta e incondizionata affermazione del principio di pari ed adeguata visibilità nella ripartizione degli spazi di stazione potesse ostacolare – peraltro in violazione del principio generale di proporzionalità - la fruizione dei servizi di biglietteria di Trenitalia da parte dei passeggeri, basata sull'entità del traffico ed i volumi dei viaggiatori trasportati presso la stazione di riferimento;
- VISTO** quanto affermato nella memoria prodotta da NTV, in merito alla soluzione proposta dal gestore di stazioni relativa all'acquisizione di spazi presso una società

commerciale presente nell'atrio centrale della stazione di Verona Porta Nuova considerata *"non in linea con le proprie esigenze"*, ritenendo invece idonea l'assegnazione di due spazi nell'atrio della stazione di Verona P.N., in una posizione di massima visibilità, così come per l'*incumbent* Trenitalia, in quanto essi rappresentano *"l'unica soluzione idonea a non pregiudicare ulteriormente"* l'IF, che ricordava essere priva di spazi di vendita ed assistenza alla clientela dal 13 dicembre 2015, data di inizio del proprio servizio di trasporto presso la predetta stazione;

VISTO

che Grandi Stazioni, in qualità di gestore di stazione, ribadiva nella propria memoria la piena disponibilità nell'accogliere la soluzione più idonea, finalizzata a garantire un accesso paritario e non discriminatorio agli spazi destinati a biglietteria, in quanto, le ultime soluzioni proposte, ivi compresa la proposta di utilizzo di spazi anch'essi insistenti sull'atrio centrale e attualmente locati ad una società commerciale, continuavano ad essere giudicate o tecnicamente impercorribili o non adeguate commercialmente da parte di NTV;

CONSIDERATA

la conformazione dell'atrio centrale della stazione di Verona Porta Nuova e l'oggettiva posizione di vantaggio acquisita dai servizi commerciali di Trenitalia attraverso l'allocazione delle biglietterie con operatore e del Frecciarossa club, entrambi situati frontalmente rispetto all'ingresso principale della stazione stessa godendo così di massima ed immediata visibilità per i viaggiatori in ingresso;

PRESO ATTO

altresì, che qualunque diversa soluzione prospettata dal gestore di stazione presso la stazione di Verona P.N. è stata rigettata da NTV in quanto ritenuta non soddisfacente del principio di *"pari e adeguata visibilità e accessibilità"* di cui alla misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e che, allo stato attuale NTV, pur avendo avviato i servizi di trasporto passeggeri presso tale stazione a partire dal 13 dicembre 2015, non dispone di spazi di biglietteria e assistenza se non quelli rappresentati dai desk mobili e dalle Biglietterie *Self Service* (d'ora in avanti BSS);

RITENUTO

di non poter condividere le motivazioni di Trenitalia poste a fondamento della propria opposizione a liberare gli spazi richiesti da NTV per le seguenti considerazioni:

- la presunta intempestività della richiesta di NTV è irrilevante ai fini del presente procedimento dovendosi l'Autorità esprimere sull'ottemperanza al criterio di cui alla misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014 correggendo eventuali discriminazioni nell'assegnazione di spazi in stazione alle imprese ferroviarie;
- l'impatto negativo sulla prestazione dei propri servizi ai viaggiatori in caso di accoglimento della richiesta di NTV può meglio essere valutato nell'ambito della quantità di spazi da concedere al richiedente;

- il mancato rispetto delle procedure di cui all'art. 5 del Contratto n. 6/2010 stipulato con Grandi Stazioni esula dal procedimento in oggetto, in quanto trattasi di rapporti commerciali tra le parti eventualmente regolabili in ambito privatistico;
- l'asserita estraneità ai processi di allocazione degli spazi in stazione non può essere motivo per non coinvolgere Trenitalia nel procedimento, posto che l'applicazione del principio di pari e adeguata visibilità e accessibilità degli spazi potrebbe essere soddisfatto, in assenza di adeguate soluzioni alternative, proprio con misure di contenimento di spazi già assegnati;
- il richiamo al principio di proporzionalità non tiene conto della delibera n. 70/2014 con la quale l'Autorità, nell'ambito dei propri poteri di regolazione, ne aveva ritenuto opportuno il superamento. L'intento della misura regolatoria 10.6.1. è infatti quello di assicurare ad ogni singola impresa ferroviaria la possibilità di offrire i propri servizi in stazione con pari visibilità ed accessibilità rispetto a quelli offerti dagli operatori concorrenti. Pertanto, nel caso di specie, l'obiettivo di raggiungere un comparabile livello di visibilità tra le biglietterie delle IF concorrenti, necessita dell'assegnazione di un'adeguata quantità di spazio a disposizione, il quale può, se necessario, condurre ad una assegnazione di una quota di detti spazi all'impresa nuova entrante più che proporzionale al traffico servito proprio al fine di garantire l'instaurarsi di un corretto *level playing field* (pari opportunità) nella stazione di riferimento. In tale ottica la delibera n. 14/2016 richiama la compresenza, in tutti i distinti *cluster* di ubicazione delle diverse tipologie di spazi commerciali definibili come "modulari" (BSS, biglietterie con operatore e *desk* mobili), di tutte le imprese ferroviarie operanti nel segmento di mercato di riferimento;

CONSIDERATO

che la richiesta formulata da NTV di accesso a spazi di biglietteria presidiata, di pari e adeguata visibilità e accessibilità rispetto a quelli assegnati a Trenitalia, incontra vincoli strutturali (non esistono nell'atrio centrale della stazione altre aree assegnabili con pari visibilità rispetto alla biglietteria assegnata attualmente a Trenitalia) e contrattuali (l'area oggetto della richiesta di NTV è attualmente oggetto di contratto di locazione tra Grandi Stazioni e Trenitalia);

PRESO ATTO

che nessuna soluzione negoziata tra le parti interessate è risultata possibile;

VISTO

che, dalla documentazione acquisita dalle imprese ferroviarie con le note prot. ART 3286/2016 e prot. ART 3342/2016, emerge come Trenitalia registri un volume di traffico relativo al servizio Alta Velocità presso la stazione di Verona Porta Nuova significativamente superiore a quello di NTV; nella stazione in esame, inoltre, Trenitalia svolge anche attività connotate da obblighi di servizio pubblico, oggetto del contratto di servizio intercorrente con la Regione Veneto, per i quali sono previsti quattro turni di presenza di personale della durata pari a 7 ore e 36 minuti ciascuno, effettuati, nel caso di specie, su più sportelli della biglietteria;

- CONSIDERATA** adeguata la compresenza di almeno uno sportello di NTV nella stessa area dove sono ubicati gli sportelli di biglietteria di Trenitalia al fine di garantire il rispetto del principio di pari e adeguata visibilità tra imprese ferroviarie di cui alla misura 10.6.1 della delibera n. 70/2014, consentendo così anche all'impresa ferroviaria nuova entrante nella stazione di Verona P.N., la visibilità necessaria per offrire i propri servizi ai viaggiatori senza alterare il confronto tra concorrenti;
- RITENUTO** in base agli atti del procedimento, necessario intervenire definendo il procedimento avviato con la delibera n. 14/2016 in relazione alla stazione di Verona P.N. e pertanto prescrivendo a GS Rail S.p.A. e a Trenitalia, ognuna per quanto di rispettiva competenza, di rendere disponibile a NTV almeno n. 1 sportello di biglietteria con operatore tra quelli attualmente occupati da Trenitalia nell'area frontale all'ingresso principale dell'atrio della stazione di Verona Porta Nuova;
- VISTO** con riferimento alla stazione di Bologna Centrale, quanto sostenuto nella propria memoria da NTV in merito al rifiuto da parte di Trenitalia di liberare le aree destinate all'installazione di n.ro 2 BSS, da attuarsi entro il 30 novembre 2015, richiedendo così all'Autorità di adottare tutti i provvedimenti necessari per garantire la cessazione di siffatta condotta, dal momento che in merito al posizionamento delle n. 2 BSS nell'area 1A, Trenitalia aveva siglato la tabella predisposta dal gestore di stazione che identificava quantità, ubicazione e tempi di installazione delle stesse, allegata al verbale dell'incontro presso la sede dell'Autorità del 22 ottobre 2015 convocato sul tema delle richieste di NTV di spazi in varie stazioni nazionali del circuito AV;
- VISTO** quanto affermato da Trenitalia nella propria memoria circa la non condivisione della proposta formulata da Grandi Stazioni il 25 settembre 2015 con la quale vengono assegnate in Area 1A (Piazzale delle Medaglie d'Oro) due ulteriori BSS in luogo di due di Trenitalia, stante l'assetto regolatorio definito con la procedura declinata al punto 5.3.1 del vigente Prospetto Informativo della Rete (d'ora in avanti PIR) che prevede la presenza di 2 BSS per impresa richiedente per area a prescindere dal traffico ferroviario (condizione già assicurata nell'area specifica), mentre ribadiva la propria disponibilità, non riscontrata da Grandi Stazioni, nel cedere i due spazi in area 1B dove non sono presenti BSS di NTV;
- VISTO** quanto affermato nella propria memoria da Grandi Stazioni in merito al proprio ruolo di supporto all'esecuzione delle decisioni di propria competenza - derivanti dagli impegni assunti da RFI e resi obbligatori con delibera n. 66/2015 del 6 agosto 2015, nella divisione delle aree interne della stazione – per le quali il gestore di stazione confermava il ruolo di mero esecutore;
- RITENUTO** di non poter condividere la posizione di Trenitalia alla luce delle seguenti considerazioni:
- il mancato riscontro di Grandi Stazioni relativamente alla disponibilità a cedere 2 BSS nell'area 1B dell'atrio Piazzale Medaglie d'Oro, anziché 1A, della

stazione di Bologna Centrale non assume rilevanza nel procedimento in oggetto posto che, nel corso dell'incontro del 22 ottobre 2015 presso la sede dell'Autorità, il gestore di stazione ha presentato la tabella allegata al verbale di riferimento recante il posizionamento delle BSS richieste da NTV anche nell'area in discussione;

- l'area 1B non risulta di interesse per NTV che, invece, in virtù della ripartizione dell'atrio di Piazzale delle Medaglie d'Oro da parte di RFI nelle aree 1A e 1B, ha ripetutamente richiesto il posizionamento di due BSS aggiuntive presso l'area 1A;
- il richiamo all'assetto regolatorio definito con la procedura declinata al punto 5.3.1. del vigente PIR - ai sensi del quale 2 BSS devono essere rese disponibili per area a favore dell'IF richiedente a prescindere dal traffico ferroviario - non è condivisibile in quanto la previsione del PIR 2015 edizione dicembre 2015 paragrafo 5.3.1. concerne il minimo garantito e riconosciuto all'IF richiedente ma non esclude a priori che si possa dar corso ad ulteriori assegnazioni pur prevedendo il mantenimento del criterio della proporzionalità come base per l'assegnazione di BSS: *"In ciascuna area individuata sarà riservato ad ogni IF richiedente un numero minimo di due (2) spazi per la collocazione di un numero corrispondente di proprie BSS qualora, in applicazione del criterio di proporzionalità sopra descritto, una IF risultasse destinataria di un numero inferiore a due (2) spazi"*. L'area 1A, prospiciente frontalmente l'ingresso di Piazzale delle Medaglie d'Oro, nella planimetria allegata da Grandi Stazioni nella nota del 25 settembre 2015, ospita un numero totale di BSS pari a 10 di cui 2 attualmente assegnate a NTV e 8 assegnate a Trenitalia. Quanto proposto da Grandi Stazioni, e siglato anche da Trenitalia nel prospetto allegato al verbale del 22 ottobre 2015, modifica il numero di BSS rispettivamente in 4 a favore di NTV e 6 a favore di Trenitalia;
- la richiesta di NTV per ulteriori BSS nell'area 1A si pone, nel caso di specie, in coerenza con la misura regolatoria 10.6.1. di cui alla delibera n. 70/2014 dell'Autorità, il cui intento è infatti quello di assicurare ad ogni singola impresa ferroviaria la possibilità di offrire i propri servizi in stazione con pari visibilità ed accessibilità rispetto a quelli offerti dagli operatori concorrenti. Se il criterio presente nel paragrafo 5.3.1 del PIR corregge il criterio di proporzionalità nell'assegnazione di BSS introducendo un numero minimo per area individuata, è pur vero che in determinati casi l'applicazione del criterio di "pari e adeguata visibilità ed accessibilità" di cui alla misura 10.6.1 può richiedere una ulteriore valutazione al fine di garantire l'instaurarsi di un corretto *level playing field* (pari opportunità) nella stazione di riferimento. Nel caso di specie, emergono infatti delle perplessità sulle modalità con le quali RFI ha scelto di dividere l'atrio nelle aree 1A e 1B. Non può infatti escludersi che una diversa suddivisione dell'atrio avrebbe potuto meglio garantire, nel rispetto di quanto attualmente prevede il PIR, il rispetto dei criteri della misura 10.6.1. È pur vero, infatti, che NTV potrebbe richiedere ed ottenere due ulteriori BSS in area 1B e che anche quest'ultima area si trova all'interno dell'atrio Piazzale delle Medaglie d'Oro, ma non può non tenersi in

considerazione il fatto che l'area 1A, trovandosi in posizione frontale rispetto all'accesso all'atrio della stazione, offra maggiore visibilità rispetto all'Area 1B;

- il verbale del 22 ottobre 2015, depositato da Grandi Stazioni *"a seguito dell'accettazione comunicata"*, reca una tabella siglata, tra gli altri, da Trenitalia, dove si prevedono due BSS da assegnare a NTV in area 1A attualmente occupata da Trenitalia prevedendone anche il tempo di consegna (30 novembre 2015) e il costo. Tale elemento ha indubbiamente ingenerato l'aspettativa, in particolare nella impresa ferroviaria richiedente, che sul punto fosse stato raggiunto un accordo tra le parti. Solo successivamente Trenitalia, in particolare con la memoria prodotta nel corso del presente procedimento, ha ritenuto che la sottoscrizione del menzionato verbale e dell'allegata tabella non può costituire *"un diverso intendimento"* rispetto all'opposizione rappresentata;

PRESO ATTO

che nessuna soluzione negoziata tra le parti interessate è risultata possibile;

RITENUTO

in base agli atti del procedimento, necessario intervenire definendo il procedimento avviato con la delibera n. 14/2016 in relazione alla stazione di Bologna Centrale, e pertanto prescrivendo a GS Rail e a Trenitalia, per quanto di rispettiva competenza, di mettere a disposizione di NTV gli spazi attualmente occupati nell'Area 1A da n. 2 BSS di Trenitalia al fine di permettere la collocazione, in loro vece, di n. 2 BSS di NTV adiacenti, o comunque vicine, alle due già presenti favorendo così la pari visibilità e accessibilità dell'offerta di servizi da parte di NTV, dal punto di vista dei passeggeri, rispetto all'impresa concorrente, pur nella consapevolezza che dalla documentazione acquisita dalle imprese ferroviarie con le note prot. ART 3286/2016 e prot. ART 3342/2016, Trenitalia registra un volume di traffico relativo al servizio Alta Velocità presso la stazione di Bologna Centrale superiore a quello di NTV;

RICHIAMATI

l'art. 13, comma 6 del d.lgs. 112/2015 laddove dispone che gli operatori degli impianti di servizio non sono obbligati a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad *"ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto"*, nonché, con riguardo ai costi da sostenersi, l'art. 17, comma 10 del d.lgs. 112/2015 secondo il quale *"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"*;

VISTO

l'art. 37 del d.lgs. 112/2015, che, al comma 9, dispone che spetta all'Autorità decidere *"in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati"* e al comma 10 prevede la possibilità di imporre adeguate sanzioni a supporto della decisione che l'organismo di regolazione si propone di assumere;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

DELIBERA

1. si prescrive ai sensi dell'articolo 37, comma 9 del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i motivi indicati in premessa che si intendono qui integralmente richiamati, i) a Trenitalia S.p.A. di rilasciare almeno 1 (uno) sportello di biglietteria con operatore dei 6 (sei) a disposizione presso l'atrio della Stazione di Verona Porta Nuova entro il 30 settembre 2016 e ii) a GS Rail S.p.A. di assegnare e rendere fruibile l'area rilasciata da Trenitalia S.p.A. per sportello di biglietteria con operatore a favore di NTV S.p.A., entro il 30 ottobre 2016;
2. si prescrive ai sensi dell'articolo 37, comma 9 del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i motivi indicati in premessa che si intendono qui integralmente richiamati, i) a Trenitalia S.p.A. il rilascio di 2 (due) spazi dedicati alle BSS nell'Area 1A della Stazione di Bologna Centrale, adiacenti o comunque nelle vicinanze delle 2 BSS già in disponibilità di NTV S.p.A., entro il 30 settembre 2016 e ii) a GS Rail S.p.A. di assegnare e rendere fruibile l'area rilasciata da Trenitalia S.p.A. per 2 (due) spazi dedicati a BSS nell'Area 1A della Stazione di Bologna Centrale a favore di NTV S.p.A., entro il 15 Ottobre 2016;
3. in caso di inottemperanza alle prescrizioni di cui ai punti 1 o 2 della presente delibera è irrogata una sanzione nei confronti dei trasgressori da un minimo di 100.000 euro ad un massimo di 500.000 euro, ai sensi dell'art. 37, comma 14 lett. b) del Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
4. La presente Delibera è notificata a GS Rail S.p.A., a Trenitalia S.p.A., a NTV S.p.A. a mezzo PEC, e comunicata altresì a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., e viene pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità www.autorita-trasporti.it.

Avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso dinanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale entro il termine di 60 giorni dalla data di notifica oppure ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro il termine di 120 giorni dalla data di notifica.

Torino, 4 agosto 2016

Il Presidente

Andrea Camanzi

Dichiaro che il presente documento informatico è conforme all'originale cartaceo ed è firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. n. 82/2005.

Il Presidente
Andrea Camanzi