

Delibera n. 20/2024

**Attuazione della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione III, 21 novembre 2023, n. 930, relativa alla delibera dell’Autorità n. 142/2020, in materia di assegnazione degli spazi di stazione. Avvio del procedimento.**

L’Autorità, nella sua riunione dell’8 febbraio 2024

- 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 dell’attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge del 14 novembre 1995, n. 481, l’Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito, anche “Autorità” o “ART”);
- VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che ha istituito uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione);
- 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 gli articoli da 9 a 14 (di seguito, anche “Regolamento di esecuzione”);
- VISTO** il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione delle direttive 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 13, commi 2, 6 e 13, ai sensi dei quali: “*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 [...] agli spazi adeguati per i servizi di biglietteria ed alle altre strutture funzionali e necessarie per l’esercizio ferroviario*” (comma 2); “[a]lle 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. [...] 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” (comma 6); “[l]e procedure ed i criteri relativi all’accesso ai servizi di cui ai commi 2, 9 e 11 sono definiti dall’Autorità di regolazione dei trasporti sulla base delle misure di cui all’articolo 13, paragrafo 9, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio” (comma 13);
  - l’articolo 37 e, in particolare, i commi 2, 9 e 10, i quali dispongono che: “*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, più precisamente avverso decisioni prese [...] dall’operatore di un*

*impianto di servizio” (comma 2); l’Autorità “esamina tutti i reclami”, “adotta le misure necessarie per rimediare alle situazioni e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti” e “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)” (comma 9); “[l]a decisione dell’organismo di regolazione è vincolante per tutte le parti cui è destinata ed è atto definitivo. L’organismo di regolazione può imporre il rispetto delle proprie decisioni comminando adeguate sanzioni” (comma 10);*

**VISTO** il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse (di seguito, anche “Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti”), approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l’articolo 6;

**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, applicabile, in quanto compatibile, per gli aspetti procedurali non espressamente disciplinati dal Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti;

**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 di criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie” e, in particolare, la misura 10.6.1 secondo cui: “[a]d ogni impresa ferroviaria operante nei servizi passeggeri deve essere garantita una ripartizione degli spazi e dei 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”;

**VISTA** la delibera dell’Autorità n. 66/2015, del 6 agosto 2015, e relativi allegati, recante: “Approvazione della proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. relativa al procedimento avviato con Delibera n. 24/2015 del 12 marzo 2015 e dichiarato ammissibile con Delibera n. 37/2015 del 7 maggio 2015 con riferimento alle misure 8.6.1, 10.6.1 e 10.6.3 della Delibera n. 70/2014”.

In virtù della suddetta proposta, RFI:

- ha realizzato “una rielaborazione complessiva delle procedure di assegnazione degli spazi in stazione”, distinguendo le procedure relative agli “spazi per biglietterie non automatiche e per servizi di accoglienza e assistenza” (cfr.

delibera n. 66/2015, allegato 3 e relativa appendice n. 1), da quelle inerenti all'assegnazione di "spazi in stazione per la collocazione di biglietterie self-service e desk informativi mobili" (cfr. delibera n. 66/2015, allegato 3 e relativa appendice n. 2);

- con "esclusivo riferimento" a quest'ultima tipologia di spazi, [RFI] ha previsto che la relativa assegnazione avvenisse: "declina[ndo] il principio di "pari visibilità", attraverso la predeterminazione - all'interno di ogni stazione - di apposite aree da dedicare ai servizi in questione [i.e. BSS/desk informativi]" e garantendo, in ciascuna area individuata, "la presenza di tutte le IF con un rispettivo numero di spazi (i.e. postazioni, ognuna corrispondente ad una BSS/desk) attribuito in considerazione dei seguenti fattori: i) numero dei treni effettuati dalla specifica IF richiedente; ii) numero dei treni totali effettuati in quella stazione; iii) numero di spazi totali contenuti nell'area pertinente", fatto comunque salvo – "al fine di mitigare una rigorosa applicazione dei fattori sopra indicati" – il "principio di un minimo garantito a favore di ogni IF richiedente, che [...] si tradurrà nel beneficiare di un numero minimo di spazi (2) in ogni area individuata" (cfr. delibera n. 66/2015, allegato n. 3 e relativa appendice n. 2);

## VISTA

la delibera n. 130/2019, del 1° ottobre 2019, recante "Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari", la quale ha, da un lato, abrogato la summenzionata misura di regolazione 10.6.1 della delibera n. 70/2014 e ha, dall'altro, stabilito che:

- "[a]d ogni impresa operante nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari 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 (automatica e non), servizi di accoglienza e assistenza ai passeggeri e desk informativi. Tali criteri devono garantire a tutte le imprese interessate pari e adeguata visibilità e accessibilità per i viaggiatori" (cfr. misura 11.1);
- "[n]el caso in cui il gestore di stazione passeggeri respinga una richiesta di specifici spazi per l'erogazione di servizi di biglietteria, assistenza, accoglienza e desk informativi, in quanto in conflitto con un'altra richiesta o riguardante spazi già allocati, ed il richiedente presenta reclamo all'Autorità ai sensi dell'articolo 13, comma 7, del d.lgs. 112/2015, nell'esame del reclamo l'Autorità prende in particolare in considerazione, se pertinenti, oltre agli elementi di cui all'articolo 14 del Regolamento:
  - l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero e valore dei titoli di viaggio venduti e numero di passeggeri serviti) di spazi già eventualmente assegnati al richiedente nella stessa stazione;
  - l'ubicazione, l'estensione ed il grado di utilizzo di spazi già eventualmente assegnati ad altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa

*stazione cui si riferisce il reclamo;*

- *il numero e l'estensione di spazi richiesti ed ottenuti in altre stazioni sul territorio nazionale, sia dal richiedente che da altre imprese operanti nei servizi di trasporto passeggeri ferroviari che prestano servizio nella stessa stazione cui si riferisce il reclamo, ed il grado di utilizzo degli stessi" (cfr. misura 11.5);*

- VISTI** i prospetti informativi della rete nazionale (di seguito: "PIR") e, in particolare, il capitolo 5, paragrafo 5.3.1 del PIR 2019 e il corrispondente capitolo 7, paragrafo 7.3.2 del PIR 2024;
- VISTO** il reclamo di Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito, anche "Italo"), presentato ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 12465/2019, del 14 ottobre 2019, e integrato con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 5770/2020, del 22 aprile 2020;
- VISTA** la delibera n. 142/2020, del 30 luglio 2020 – notificata a Italo, nonché a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche "RFI"), GS Rail S.p.A. (di seguito, anche "GS Rail" e, congiuntamente a RFI, "Gestori") e Trenitalia S.p.A. (di seguito, anche "Trenitalia") rispettivamente con note prott. ART nn. 11243/2020, 11240/2020, 11242/2020 e 11241/2020, del 31 luglio 2020 – con la quale l'Autorità ha, tra l'altro, stabilito di non dare ulteriore corso al reclamo di Italo nella parte in cui lamentava una discriminazione, da parte dei Gestori, nell'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova;
- VISTA** la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione I, 23 giugno 2021, n. 646, che ha accolto, nei termini di cui in motivazione, il ricorso presentato da Italo e, per l'effetto, ha annullato la citata delibera n. 142/2020, limitatamente alla parte in cui l'Autorità ha stabilito di non dare ulteriore corso al reclamo presentato da Italo con riferimento all'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova;
- VISTA** la delibera n. 130/2021, del 7 ottobre 2021, con cui l'Autorità, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, nonché dell'articolo 6 del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti, ha avviato un procedimento per l'ottemperanza alla sentenza del TAR Piemonte n. 646/2021, finalizzato al riesame, attraverso un adeguato supplemento istruttorio, dell'anzidetto reclamo di Italo, per la parte relativa all'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova, alla luce delle motivazioni di tale sentenza;
- VISTA** l'istanza di accesso agli atti di Trenitalia, acquisita al prot. ART n. 16128/2021, del 15 ottobre 2021;
- VISTA** la nota di riscontro prot. ART n. 16635/2021, del 22 ottobre 2021;

- VISTA** la nota congiunta dei Gestori, acquisita agli atti con prot. ART n. 17647/2021, del 4 novembre 2021, nella quale gli stessi hanno formulato osservazioni in merito all'oggetto del procedimento;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 17729/2021, del 5 novembre 2021, con cui Trenitalia ha chiesto la sospensione del procedimento o la sua proroga, intendendo proporre ricorso per opposizione di terzo nei confronti della sentenza n. 646/2021;
- VISTA** la memoria difensiva di Italo, acquisita agli atti con prot. ART n. 17732/2021, del 5 novembre 2021;
- VISTA** la nota prot. ART n. 18253/2021, del 15 novembre 2021, con cui l'istanza di sospensione o di proroga formulata da Trenitalia è stata rigettata;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 18764/2021, del 24 novembre 2021, con cui Trenitalia ha chiesto di essere audita innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- VISTA** l'ordinanza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione I, 29 novembre 2021, n. 487, che, a seguito del deposito di ricorso per opposizione di terzo da parte di Trenitalia, non ha accolto la domanda cautelare di sospensione dell'esecuzione della sentenza n. 646/2021, nelle more della decisione del ricorso, ritenendo che *"le esigenze della ricorrente siano tutelabili adeguatamente con la sollecita definizione del giudizio nel merito"*;
- VISTA** la nota di Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 19132/2021, del 30 novembre 2021, con cui tale Società ha chiesto la sospensione del procedimento avviato con delibera n. 130/2021, *"mantenendo la res adhuc integra sino alla definizione del merito del giudizio n.r.g. 944/2021, ad esito dell'udienza pubblica già fissata dal TAR Piemonte per il 13 aprile p.v."*;
- VISTE** le note prott. ART nn. 19421/2021 e 19422/2021, del 6 dicembre 2021, con cui, rispettivamente, l'istanza di sospensione del procedimento di Trenitalia è stata rigettata e tale Società è stata convocata in audizione;
- VISTO** il verbale dell'audizione, tenutasi in data 17 dicembre 2021, acquisito agli atti con prot. ART n. 20234/2021, del 17 dicembre 2021, nel corso della quale Trenitalia ha formulato le proprie osservazioni, anche attraverso il deposito di una memoria difensiva, e alla Società sono state formulate istanze istruttorie;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 2739/2022, del 10 febbraio 2022, con cui Trenitalia ha trasmesso i dati richiesti nel corso dell'audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 5537/2022, del 22 marzo 2022, con cui Italo è stata convocata in audizione;
- VISTO** il verbale dell'audizione, tenutasi in data 30 marzo 2022, acquisito agli atti con prot. ART n. 9260/2022, del 1° aprile 2022, nel corso della quale Italo ha formulato le

proprie osservazioni e alla Società sono state formulate istanze istruttorie;

- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 12753/2022, del 10 maggio 2022, con cui Italo ha trasmesso i dati richiesti e formulato ulteriori osservazioni;
- VISTA** la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione I, 30 maggio 2022, n. 527, che ha respinto il ricorso in opposizione di Trenitalia nel merito e confermato la decisione assunta con la sentenza n. 646/2021;
- VISTA** la nota prot. ART n. 14621/2022, del 15 giugno 2022, con cui a Italo è stata formulata un'ulteriore richiesta istruttoria;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 15220/2022, del 24 giugno 2022, con cui Italo ha riscontrato la suddetta richiesta istruttoria;
- VISTE** le note prott. ART nn. 16616/2022, 16617/2022 e 16618/2022, del 19 luglio 2022, con cui è stato comunicato, rispettivamente, a Grandi Stazioni Retail S.p.A. (di seguito: "GS Retail"), a Trenitalia e a Italo, che, in data 21 luglio 2022, si sarebbe svolto un sopralluogo presso la stazione di Verona Porta Nuova, al fine di acquisire elementi circa lo stato dei luoghi, con particolare riferimento alle biglietterie tradizionali e alle sale *lounge* ivi presenti;
- VISTI** gli esiti del sopralluogo, effettuato in data 21 luglio 2022, acquisiti agli atti del procedimento;
- VISTA** la nota prot. ART n. 17882/2022, dell'11 agosto 2022, con cui i Gestori sono stati convocati in audizione;
- VISTO** il verbale dell'audizione, tenutasi in data 15 settembre 2022, acquisito agli atti con prot. ART n. 19628/2022, del 19 settembre 2022, nel corso della quale a GS Rail e a RFI sono state formulate richieste istruttorie e tali Società hanno presentato le proprie osservazioni;
- VISTE** le note acquisite agli atti con prott. ART n. 20955/2022 e 20972/2022, del 7 ottobre 2022, con cui GS Rail ha trasmesso le informazioni richieste nel corso dell'audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 23727/2022, del 4 novembre 2022, con cui Trenitalia è stata convocata in audizione;
- VISTO** il verbale dell'audizione, tenutasi in data 18 novembre 2022, acquisito agli atti con prot. ART n. 25276/2022, del 29 novembre 2022, nel corso della quale Trenitalia ha presentato le proprie osservazioni e alla Società sono state formulate richieste istruttorie;
- VISTA** la nota prot. ART n. 24621/2022, del 18 novembre 2022, con cui a GS Rail sono state formulate richieste istruttorie;

- VISTA** la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione VI, 21 novembre 2022, n. 10198, che *“accoglie l’appello principale di Trenitalia e per l’effetto, in riforma della sentenza impugnata, annulla la sentenza del TAR per il Piemonte n. 646 del 2021 e rimette la causa al Giudice di primo grado affinché, in diversa composizione, previa notifica a Trenitalia del ricorso proposto da Italo avverso la delibera dell’ART n. 142/2020, ripeta il relativo giudizio”*;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 25176/2022, del 28 novembre 2022, con cui Trenitalia ha comunicato che *“giusta sentenza 10198 del 21-11-2022 [...] il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale ha accolto l’appello proposto dalla scrivente società avverso la sentenza 527/2022 resa dal TAR Piemonte, con cui era stata rigettata l’opposizione di terzo proposta da Trenitalia avverso la decisione 646/2021 resa dal medesimo TAR, per la cui ottemperanza è pendente innanzi a Codesta Autorità il procedimento di cui in oggetto”*;
- VISTA** la delibera n. 245/2022, del 14 dicembre 2022, con cui l’Autorità ha preso atto che, per effetto dell’anzidetta sentenza n. 10198/2022 del Consiglio di Stato, sono venuti meno i presupposti di fatto e di diritto per la prosecuzione del procedimento avviato con delibera n. 130/2021, essendo stata annullata la sentenza n. 646/2021 del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, alla cui attuazione esso era preordinato ed ha, pertanto, disposto l’archiviazione del summenzionato procedimento avviato con delibera n. 130/2021;
- VISTA** la delibera n. 58/2023, del 23 marzo 2023, con cui è stato deciso il reclamo, presentato da Italo, ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, acquisito agli atti con prot. ART 4578/2022, dell’8 marzo 2022, con cui la Società lamentava la mancata assegnazione, presso la Stazione di Verona Porta Nuova, di uno spazio da adibire a sala *lounge* nell’Area 1 del relativo PIRWEB;
- VISTA** la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione III, 21 novembre 2023, n. 930, che, a seguito della riassunzione del giudizio e previa integrazione del contraddittorio, ha accolto, nei termini di cui in motivazione, il ricorso presentato da Italo e, per l’effetto, ha annullato la citata delibera n. 142/2020 limitatamente alla parte in cui l’Autorità ha stabilito di non dare ulteriore corso al reclamo presentato da Italo con riferimento all’assegnazione degli spazi all’interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova;
- VISTA** la nota prot. ART n. 79439/2023, del 15 dicembre 2023, con cui Italo è stata convocata in audizione;
- VISTO** il verbale dell’audizione, tenutasi in data 12 gennaio 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 5911/2024, del 15 gennaio 2024, nel corso della quale Italo ha rappresentato che:
- *“nonostante le richieste formulate da Italo all’inizio del 2019 e il reclamo presentato a ottobre del medesimo anno, a tutt’oggi, nel 2024, comunque la*

*situazione non è significativamente mutata”;*

- *“presso la stazione di Roma Termini, a seguito della ristrutturazione, l’interesse di Italo all’ottenimento di spazi da adibire a biglietteria tradizionale è stato soddisfatto”;*
- *“[c]on riferimento all’assegnazione di ulteriori BSS presso tale stazione, il gestore della medesima ha, inoltre, negato la disponibilità di spazi a Italo e, pertanto, la richiesta in tal senso è ancora attuale”;*
- *“[a]nche con riferimento alla stazione di Firenze Santa Maria Novella, permane l’interesse all’assegnazione delle BSS”*
- *permane “[l]’interesse all’ottenimento di ulteriore spazio [presso la stazione di Verona Porta Nuova] da adibire a biglietteria. Tra l’altro, a tal riguardo, tale soluzione sarebbe percorribile se venisse spostata la sala lounge di Trenitalia come da indicazioni dell’Autorità nella delibera n. 58/2023, del 23 marzo 2023”;*

#### **RILEVATO**

che il TAR Piemonte nella succitata sentenza n. 930/2023 ha conclusivamente accertato talune lacune istruttorie e motivazionali con riferimento all’applicazione dei i parametri di valutazione previsti dalle misure di regolazione dettate dall’Autorità in materia;

#### **CONSIDERATO**

che il TAR Piemonte, nella suddetta pronuncia, ha rilevato, in particolare, che:

- *“con la gravata delibera n. 142/2020, l’Autorità, pur citando nelle premesse la delibera n. 130/2019 del 1° ottobre 2019 (e segnatamente le misure 11.1 e 11.5), non ha applicato tali criteri in sede di istruttoria, né ha argomentato con riguardo ai medesimi nella motivazione del provvedimento”;*
- *“[i]n particolare, l’ART ha trascurato di valutare l’ubicazione, l’estensione ed il grado di utilizzo (in termini di numero e valore dei titoli di viaggio venduti e numero di passeggeri serviti) degli spazi assegnati alla ricorrente, in raffronto a quelli assegnati ad altre imprese ferroviarie nella stessa stazione”;*
- *“[t]ali criteri richiamano un dato qualitativo (l’ubicazione, che può incidere sulle scelte dei viaggiatori in funzione della maggiore visibilità degli ambienti di stazione in cui sono collocate le BSS o sono localizzate le biglietterie non automatiche), un dato quantitativo (l’estensione di superficie assegnata) e infine un dato proprio di un’analisi efficientista da condursi secondo il criterio del quantum prodest di ciascuna impresa ferroviaria (ovverosia, fondata sulla quantità di spazi di cui ha bisogno un’impresa ferroviaria per erogare in modo efficiente il servizio di vendita dei biglietti ai propri clienti)”;*
- *“[c]on riferimento a quest’ultimo profilo, sarebbe stato necessario, ad esempio, valutare se le biglietterie self-service dell’impresa incumbent nelle aree contese siano state sottoutilizzate rispetto alle BSS di Italo; infatti, la sottoutilizzazione costituirebbe un indice dell’eventuale posizione di dominanza in termini di visibilità assunta dall’impresa ferroviaria incumbent per finalità pubblicitarie o escludenti. Quanto alle aree contese delle*

*biglietterie tradizionali, neppure menzionate nei “considerato” del provvedimento impugnato, sarebbe stato opportuno confrontare il grado di utilizzo medio al mq delle stesse in relazione alla singola stazione in cui si colloca l’area contesa, tenendo conto, ad esempio, di parametri quali la media del numero dei titoli venduti e la media dei ricavi rivenienti dalla vendita dei titoli”;*

- *“[d]i siffatta analisi qualitativa e quantitativa, da condursi in base a un apprezzamento tecnico-discrezionale, non vi è traccia nella motivazione del provvedimento gravato, che si limita a osservare che “l’aumento del traffico commerciale invocato da Italo a sostegno delle proprie richieste di maggiori spazi in stazione non può, da solo, giustificare il diritto di Italo ad ottenere un numero superiore di BSS”. Non risulta che l’ART, attraverso l’istruttoria, che ha preceduto l’adozione della delibera n. 142/2020, abbia approfondito tali profili in contraddittorio con le imprese ferroviarie; piuttosto l’ART ha aderito in modo eccessivamente pedissequo al criterio di mera proporzionalità sulla base dei volumi di traffico complessivi”;*

**DATO ATTO**

che il conseguente effetto caducatorio della sentenza del TAR Piemonte n. 930/2023 è limitato alla decisione del reclamo di Italo riferita all’assegnazione degli spazi all’interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova, essendo rimaste immuni da censure sia le restanti parti della citata delibera n. 142/2020 sia il quadro regolatorio stabilito dall’Autorità con le summenzionate delibere nn. 66/2015 e 130/2019;

**RILEVATO**

altresi, che, sulla base di quanto rappresentato da Italo, nel corso dell’audizione tenutasi in data 12 gennaio 2024, permane ancora l’interesse di tale impresa all’ottenimento di 5 BSS nell’area 1 PIRWEB presso la stazione di Firenze S.M. Novella e di 12 BSS nell’area 1 PIRWEB oltre a 2 ulteriori BSS nell’area 2 PIRWEB presso la stazione di Roma Termini, nonché di spazi da adibire a biglietteria tradizionale presso la stazione di Verona Porta Nuova (cfr. prot. ART n. 5911/2024);

**RITENUTO**

di dover procedere, in attuazione della citata decisione del TAR Piemonte n. 930/2023, ad avviare un procedimento, ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015 e dell’articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti, finalizzato alla riedizione del potere giustiziale dell’Autorità sul reclamo di Italo, da riesaminare alla luce dei vizi accertati nella richiamata pronuncia;

**RITENUTO**

per ragioni di economicità e speditezza dell’azione amministrativa, di tenere conto degli elementi istruttori di cui alla delibera n. 142/2020, nonché di quelli emersi nel corso del procedimento avviato con delibera n. 130/2021 e richiamati nella delibera n. 245/2022, con cui tale procedimento è stato archiviato, ferma restando l’esigenza di acquisire ulteriori informazioni pertinenti e necessarie al riesame del predetto reclamo;

**DATO ATTO** che, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, l'Autorità, nel decidere in merito ai reclami, ha il potere di *"adotta[re] le misure necessarie per rimediare alla situazione* e che, pertanto, il provvedimento finale potrà contenere un ordine di assegnazione o di rilascio di spazi nei limiti di quanto richiesto da Italo, sia nei confronti dei Gestori, sia nei confronti di GS Retail, con riferimento all'assegnazione di spazi presso la stazione di Verona Porta Nuova, sia nei confronti di Trenitalia;

**RITENUTO** conseguentemente, di dover garantire a Italo, a Trenitalia, a RFI, a GS Rail e a GS Retail – nel rispetto dei principi di difesa, contraddittorio, partecipazione e trasparenza – il diritto di intervenire nel predetto procedimento;

su proposta del Segretario generale

#### **DELIBERA**

1. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 112/2015, nonché dell'articolo 6, comma 1, del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti, un procedimento per l'attuazione della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione III, 21 novembre 2023, n. 930, finalizzato al riesame, attraverso un adeguato supplemento istruttorio alla luce delle motivazioni della richiamata pronuncia, del reclamo presentato da Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 12465/2019, del 14 ottobre 2019, e integrato con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 5770/2020, del 22 aprile 2020, limitatamente alla parte in cui lamenta una discriminazione, da parte di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e Grandi Stazioni Rail S.p.A., nell'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze S.M. Novella e Verona Porta Nuova;
2. all'esito del presente procedimento, potrà essere adottato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di Grandi Stazioni Rail S.p.A., di Grandi Stazioni Retail S.p.A., nonché di Trenitalia S.p.A., un ordine relativo all'assegnazione o al rilascio di spazi, a favore di Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., idonei a permettere la collocazione di 5 BSS nell'area 1 PIRWEB presso la stazione di Firenze S.M. Novella, di 12 BSS nell'area 1 PIRWEB oltre 2 ulteriori BSS nell'area 2 PIRWEB presso la stazione di Roma Termini, nonché l'allargamento della biglietteria tradizionale presso la stazione di Verona Porta Nuova;
3. il responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it), tel. 011.19212.587;
4. è possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni – Via Nizza 230, 10126 Torino;
5. entro trenta giorni decorrenti dalla notifica della presente delibera o dalla sua pubblicazione sul sito *web* dell'Autorità, i destinatari della presente delibera e gli altri terzi interessati possono presentare, per quanto di rispettivo interesse, 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. I partecipanti 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;

6. il termine per la conclusione del procedimento è fissato, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, in sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti;
7. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., Trenitalia S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Grandi Stazioni Rail S.p.A. e Grandi Stazioni Retail S.p.A., nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 8 febbraio 2024

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

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