

Delibera n. 117/2024

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, per la violazione dell'articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo.

L'Autorità, nella sua riunione del 1° agosto 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 delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità oppure ART) e, in particolare:

- il comma 2, lettera a), ai sensi del quale l'Autorità *“provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;
- il comma 2, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità *“con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura”*;
- il comma 3, lettera f), ai sensi del quale l'Autorità *“ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti”*;

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;

VISTO

il regolamento di esecuzione (UE) 2016/545 della Commissione, del 7 aprile 2016, sulle procedure e sui criteri relativi agli accordi quadro per la ripartizione della

capacità di infrastruttura ferroviaria e, in particolare, l'articolo 8, paragrafo 2, ai sensi del quale, tra l'altro, "[s]e il gestore dell'infrastruttura assegna una capacità quadro di non più del 70% della capacità massima in un dato periodo di controllo su una linea, esso può decidere di non applicare l'articolo 9, paragrafi da 3 a 6, l'articolo 10 e l'articolo 11, paragrafo 1, [ossia, il coordinamento in caso di richieste confliggenti di accordi quadro] per quanto riguarda tali periodi di controllo";

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;

VISTO

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

- l'articolo 14, comma 2, ai sensi del quale "[i]l 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";
- l'articolo 22, commi 1 e 2, ai sensi dei quali "1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è il soggetto preposto all'assegnazione della capacità di infrastruttura ferroviaria. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria procede alla ripartizione della capacità, garantendo: a) che la capacità sia ripartita su base equa, non discriminatoria e nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 26 e dal diritto dell'Unione; b) che la ripartizione della capacità consenta un utilizzo efficace e ottimale dell'infrastruttura ferroviaria; c) la riservatezza commerciale delle informazioni ricevute";
- l'articolo 23, commi 3 e 4, ai sensi dei quali "3. Gli accordi quadro non devono ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura in questione da parte di altri richiedenti o servizi. A tale fine, con riferimento a ciascuna tratta o linea ferroviaria, la quota massima di capacità acquisibile da un singolo richiedente per mezzo di un accordo quadro avente vigenza superiore ad un anno, non può essere superiore ai limiti indicati nel prospetto informativo della rete tenuto conto dei criteri definiti dall'organismo di regolazione sulla base dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 42, paragrafo 8, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, qualora adottato 4. Sono ammesse modifiche o limitazioni dell'accordo quadro purché finalizzate a consentire un migliore utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria";
- l'articolo 26, rubricato "Assegnazione di capacità";
- l'articolo 27, comma 1, ai sensi del quale "[i] gestori dell'infrastruttura cooperano per consentire la creazione e l'assegnazione efficiente della capacità

di infrastruttura su più reti del sistema ferroviario all'interno dell'Unione, anche nell'ambito degli accordi quadro di cui all'articolo 23. I gestori dell'infrastruttura definiscono le procedure necessarie a tal fine e organizzano di conseguenza le tracce orarie che insistono su più reti. I rappresentanti dei gestori dell'infrastruttura, le cui decisioni di assegnazione hanno un impatto sull'attività di altri gestori dell'infrastruttura, si associano al fine di coordinare l'assegnazione della capacità di infrastruttura, o di assegnare tutta la pertinente capacità di infrastruttura, anche a livello internazionale, fatte salve le norme specifiche contemplate dal diritto dell'Unione sulle reti ferroviarie orientate al trasporto merci. I principi e i criteri di assegnazione della capacità definiti nell'ambito di questa cooperazione sono pubblicati dai gestori dell'infrastruttura nel loro prospetto informativo della rete. Possono essere associati a dette procedure rappresentanti di gestori di infrastruttura di Paesi terzi”;

- *l'articolo 28, rubricato “Procedura di programmazione e coordinamento”;*
- *l'articolo 37, commi 1, 2, 3, 9 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. [...] 9. Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater) [...] 14. L'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000; [...] d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione”;

- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità, approvato con delibera n. 15/2014 del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni (di seguito anche: regolamento sanzionatorio);
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 70/2014 del 31 ottobre 2014, recante “Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 76/2014 del 27 novembre 2014, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.”;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 104/2015 del 4 dicembre 2015, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall’11-12-2016’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente”;

- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 140/2016 del 30 novembre 2016, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al ‘Prospetto Informativo della Rete 2017’ vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del ‘Prospetto Informativo della Rete 2019’*”;
- 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” e il relativo Allegato A, che ne forma parte integrante e sostanziale, ai sensi del quale, al paragrafo 4.2.3.2., stabilisce che “[s]i prescrive di eliminare dal paragrafo 4.4.1.1 del PIR quanto di seguito riportato: “Tale limitazione non trova applicazione per le richieste di sottoscrizione di nuovi Accordi Quadro aventi ad oggetto capacità funzionale ai servizi di trasporto pubblico locale, nonché agli Accordi Quadro già sottoscritti”*”;
- 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 2025 (di seguito anche: PIR 2025) elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche: Gestore, Società o RFI), e i successivi aggiornamenti, e, in particolare, il Capitolo 4, paragrafo 4.4.2.1, secondo cui “[l]a capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l’insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l’85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria” e il paragrafo 4.4.2.2, secondo cui “[q]ualora si verificassero conflitti tra Accordi Quadro già sottoscritti e nuove richieste di sottoscrizione o modifica di Accordi Quadro, secondo quanto stabilito all’art. 9 del Regolamento 2016/545/UE, il GI effettua un primo coordinamento finalizzato a conciliare al massimo le richieste coerentemente con quanto previsto all’art. 28, commi 5 e 6 del D.lgs. 112/15. Tale procedura sarà avviata da GI a seguito della comunicazione ai Richiedenti della proposta di capacità quadro (X-13) e terminerà in concomitanza con la scadenza del termine per la presentazione delle osservazioni da parte degli stessi (X-12)”;

VISTA

la delibera n. 126/2023 del 27 luglio 2023, notificata con nota prot. ART n. 32936/2023, di pari data, con la quale l’Autorità ha accertato, nei confronti di RFI, la violazione - ancora in corso a quella stessa data - dell’articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 112/2015, per non aver rispettato i limiti nell’assegnazione della capacità quadro previsti, conformemente alla regolazione dell’Autorità, al paragrafo 4.4.2.1 del PIR 2023 e conseguentemente ha irrogato una sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro € 350.000,00 (trecentocinquantamila/00);

VISTA

la delibera n. 127/2023 del 27 luglio 2023, notificata con nota prot. ART n. 32952/2023, di pari data, con cui, stante il perdurare della violazione accertata con la suddetta delibera n. 126/2023, è stato avviato, nei confronti del Gestore, un procedimento individuale, ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l’eventuale adozione di un ordine di cessazione della condotta posta in essere, in contrasto con le prescrizioni dell’Autorità e in violazione dell’articolo 23, comma 3, del medesimo decreto legislativo, in riferimento alle limitazioni nell’assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del PIR 2023, nonché delle relative misure rimediali;

VISTA

la nota prot. ART n. 68586/2023, del 20 novembre 2023, con cui, nell’ambito dell’anzidetto procedimento avviato con delibera n. 127/2023, a RFI è stato rappresentato che *“tale procedimento è diretto ad assicurare l’ottemperanza alle prescrizioni dettate dall’Autorità in materia di allocazione della capacità quadro,*

conformemente all'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 112/2015, come recepite al paragrafo 4.4.2.1 del vigente Prospetto informativo della rete, che rimangono in vigore, non essendo state modificate. Al riguardo, quindi, non si condivide il riferimento all'adozione di misure transitorie "nelle more della definizione del quadro regolatorio più stabile", in assenza di presupposti e considerando che, a legislazione vigente, sussiste già la condizione di stabilità per attuare l'impianto regolatorio sopra richiamato";

VISTA la nota prot. ART n. 28979/2024, del 19 marzo 2024, con cui, nel medesimo procedimento, è stato rappresentato a RFI che *"sia i criteri di priorità, che le soglie di limitazione della capacità allocabile a singoli richiedenti con i diversi strumenti contrattuali utilizzabili, sono in vigore oramai da diversi anni";*

VISTA la nota prot. ART n. 32286/2024, del 29 marzo 2024, con cui a RFI è stata *"[c]onferma[ta] la piena vigenza del quadro regolatorio derivante dalle delibere adottate dall'Autorità in materia di allocazione della capacità quadro, come, del resto, già rappresentato nelle note prot. ART n. 68586/2023, del 20 novembre 2023, e n. 28979/2024, del 19 marzo 2024",* chiarendo che *"[i] principi dettati in tali misure regolatorie sono stati recepiti da codesta Società, su cui incombe l'onere di applicarli in concreto, nell'esercizio delle proprie funzioni essenziali di gestore dell'infrastruttura" e che "[f]ermo restando quanto potrà essere deciso in esito al procedimento avviato con delibera n. 127/2023 e allo stato pendente, si rappresenta che, in ogni caso, qualsivoglia iniziativa in materia è imputabile a scelte autonome di codesto Gestore, che, se del caso, se ne assume le conseguenti responsabilità";*

VISTO il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi, nel contesto dell'anzidetto procedimento, in data 9 maggio 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 49654/2024, del 15 maggio 2024;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 56896/2024, dell'11 giugno 2024, con cui il Gestore, ai sensi del paragrafo 3.3.1 del vigente PIR, ha trasmesso:

- *"la tabella recante il riepilogo aggiornato di tutti gli AQ vigenti (...);"*
- *"gli Accordi Quadro sottoscritti nel corrente anno nonché la proposta di Accordo Quadro della Regione Lazio",* resi disponibili mediante collegamento a Google drive;
- *"il prospetto riportante le informazioni riguardanti la capacità pre-assegnata sulle direttrici/linee/tratte nonché per fascia oraria oggetto di Accordi Quadro (...);"*

VISTI gli accordi quadro e la proposta di accordo quadro sopra menzionati, acquisiti agli atti con prot. ART n. 57635/2024, del 13 giugno 2024;

VISTA la nota prot. ART n. 63013/2024, del 1° luglio 2024, con cui a RFI è stato chiesto di *"verificare se ricorra il superamento dei limiti di cui al citato paragrafo 4.4.2.1 del PIR 2025 per le varie pertinenti tratte della rete e se tale superamento sia ascrivibile alla*

sottoscrizione di nuovi Accordi Quadro o a rinnovi/modifiche di Accordi Quadro sottoscritti nell'anno 2024”;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66027/2024, del 10 luglio 2024, con cui il Gestore ha riscontrato la summenzionata richiesta di verifiche;

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. nel corso dell'audizione del 9 maggio, a RFI è stato chiesto *“con riferimento agli accordi quadro appena stipulati, se sia stato rispettato il limite dell'85%”* e il Gestore ha replicato che *“nelle more del procedimento, la Società non ha ancora operato le retrocessioni che saranno eventualmente rese necessarie per il rispetto del limite dell'85%, aggiungendo che all'atto della trasmissione delle proposte definitive di accordo quadro RFI ha dato evidenza ai richiedenti che, in esito al procedimento di cui alla delibera ART 127/2023, la capacità oggetto di proposta potrebbe essere suscettibile di variazioni”* (cfr. prot. ART n. 49654/2024);
2. nella propria nota del 10 luglio 2024, RFI ha rappresentato che *“a seguito degli AQ sottoscritti nel 2024 non si rinvergono nuovi casi di superamento del limite di cui al par. 4.4.2.1 del PIR. Come preannunciato durante l'audizione tenutasi lo scorso 9 maggio, tuttavia, in sede di coordinamenti generati da nuove richieste/ricieste di modifica, RFI non ha proceduto a riportare la capacità allocata in AQ entro il suddetto limite, ritenendo necessario attendere gli esiti del procedimento di cui alla delibera ART 127/2023 al fine di operare in modo organico. La circostanza che in esito a tale ultimo procedimento la capacità oggetto di proposta potrebbe essere suscettibile di variazioni è stata difatti esplicitata ai Richiedenti all'atto della trasmissione delle proposte definitive di accordo quadro 2024”* (cfr. prot. ART n. 66027/2024);
3. sulla base delle dichiarazioni della Società sopra richiamate, risulta che, nell'ambito della procedura di coordinamento avviata in conseguenza delle nuove richieste di accordo quadro e delle richieste di modifica degli accordi quadro vigenti e recentemente conclusasi, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. *“non ha proceduto a riportare la capacità allocata in AQ entro il suddetto limite”* (cfr. prot. ART n. 66027/2024), con la conseguenza che la Società, per sua stessa ammissione, ha nuovamente assegnato capacità quadro oltre il limite dell'85% della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria, in violazione del paragrafo 4.4.2.1. del PIR 2025;
4. al riguardo, non è rilevante l'argomentazione della Società che differisce tale riduzione alla conclusione del procedimento avviato con delibera n. 127/2023, allo scopo di *“operare in modo organico”* (cfr. prot. ART n. 66027/2024), perché la pendenza di tale procedimento non ha sospeso la

vigenza della disposizione regolatoria che fissa il suddetto limite dell'85%, che, pertanto, ha continuato a produrre effetti e che, conseguentemente, avrebbe dovuto trovare applicazione anche nel contesto della procedura di coordinamento recentemente conclusasi, come, del resto, ripetutamente confermato alla Società (cfr. prott. ART n. 68586/2023, n. 28979/2024 e n. 32286/2024);

5. diversamente opinando, infatti, si produrrebbe l'effetto inammissibile e irragionevole di consentire nuove violazioni della regolazione, nelle more dei procedimenti rimediali relativi a violazioni pregresse, determinando un costante protrarsi degli effetti violativi;
6. d'altronde, se pure fosse stato effettivamente necessario intervenire in maniera organica, come asserito dal Gestore, in ogni caso, RFI ben avrebbe potuto farlo, riconducendo l'intero sistema – inclusi gli accordi quadro stipulati nel 2022, relativamente ai quali pende il procedimento avviato con delibera n. 127/2023 – a una situazione di piena conformità regolatoria senza necessariamente attendere l'esito di tale procedimento prescrittivo, posto che l'illiceità della condotta della Società è già stata accertata nella delibera n. 126/2023;
7. infine, nemmeno vale a escludere la sussistenza della violazione la circostanza che *“all'atto della trasmissione delle proposte definitive di accordo quadro RFI [abbia] dato evidenza ai richiedenti che [...] la capacità oggetto di proposta potrebbe essere suscettibile di variazioni”* (cfr. prot. ART n. 49654/2024), perché, in ogni caso, all'esito della procedura di coordinamento recentemente conclusasi, la capacità quadro assegnata, considerata complessivamente, ha superato la soglia prevista dal PIR, così determinando la consumazione dell'illecito;

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 rispetto alla 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 la violazione dell'articolo 23, comma 3, di tale decreto legislativo, relativa al mancato rispetto dei limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto informativo della rete per l'anno 2025, dando un termine per presentare memorie scritte e documenti al

responsabile del procedimento, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio, di quarantacinque giorni, in luogo del termine ordinario di trenta giorni, ai sensi dell'articolo 8, comma 8 del regolamento sanzionatorio, per tenere conto della coincidenza con il periodo delle ferie estive;

DATO ATTO

che, ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento, risulterà provato che la violazione contestata è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione della violazione medesima e le eventuali misure opportune di ripristino;

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 la violazione dell'articolo 23, comma 3, di tale decreto legislativo, relativa al mancato rispetto dei limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto informativo della rete per l'anno 2025;
2. per la violazione di cui al punto 1, all'esito del procedimento, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo del due per cento 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;
3. ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento, risulterà provato che la violazione di cui al punto 1 è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione della violazione e le eventuali misure opportune di ripristino;
4. il responsabile del procedimento è il dirigente dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo 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 può, entro il termine di quarantacinque giorni dalla notifica della stessa, inviare memorie difensive e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
7. il destinatario della presente delibera può, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della stessa, presentare all'Ufficio Vigilanza e sanzioni proposte di impegni idonei a rimuovere le contestazioni avanzate;
8. entro il termine 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;

9. il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;
10. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 1° agosto 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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