

Delibera n. 181/2024

Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 117/2024, 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. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.

L'Autorità, nella sua riunione del 6 dicembre 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”*;
- il comma 3, lettera m), ai sensi del quale l'Autorità *“nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera f) applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata”*;

VISTA

la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del

14 dicembre 2016;

- 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;
- 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) 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, all’esito del procedimento avviato con delibera n. 147/2022, l’Autorità ha accertato, nei confronti di RFI, la violazione 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), la cui legittimità è stata confermata con sentenza TAR Piemonte, Sez. III, 28 ottobre 2024, n. 1092;
- VISTA** la delibera n. 117/2024, del 1° agosto 2024, notificata con nota prot. ART n. 72672/2024, di pari data, con cui è stato avviato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., il presente procedimento funzionale all’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;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 82334/2024, del 5 settembre 2024, con cui Trenitalia S.p.A. ha formulato - nella sua qualità di principale impresa ferroviaria, titolare di uno specifico interesse a conoscere l’andamento del procedimento - istanza di accesso agli atti del procedimento, accolta con nota prot. ART n. 89438/2024, del 24 settembre 2024;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 91694/2024, del 30 settembre 2024, con cui Italo S.p.A. (di seguito anche: Italo) ha presentato una memoria di partecipazione al procedimento;

- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 91777/2024, del 30 settembre 2024, con cui RFI ha presentato una proposta di impegni, al fine di ottenere la chiusura del procedimento, senza l'accertamento dell'infrazione, chiedendo altresì di essere audita innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- VISTA** la nota prot. ART n. 92556/2024, del 2 ottobre 2024, con cui Italo, in qualità di partecipante al procedimento, è stata informata della presentazione della proposta di impegni, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del regolamento sanzionatorio;
- VISTA** la nota prot. ART n. 95659/2024, del 4 ottobre 2024, con cui RFI è stata convocata in audizione;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 96350/2024, del 7 ottobre 2024, con cui la Società ha formulato istanza di differimento dell'audizione, accolta con nota prot. ART n. 96753/2024, dell'8 ottobre 2024;
- VISTO** il verbale dell'audizione, tenutasi in data 14 ottobre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 102151/2024, del 17 ottobre 2024, nel corso della quale a RFI sono stati richiesti dei chiarimenti funzionali alla valutazione dell'ammissibilità della proposta di impegni e la Società si è riservata di presentare una successiva nota di chiarimento al riguardo;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 107437/2024, del 28 ottobre 2024, con cui RFI ha presentato la proposta di impegni chiarita;
- VISTA** la delibera n. 151/2024, del 7 novembre 2024, notificata con nota prot. ART n. 112669/2024, di pari data, con cui, all'esito del procedimento avviato con delibera n. 127/2023, è stato adottato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., un ordine di cessazione della violazione accertata con la citata delibera n. 126/2023 e ancora in corso, dell'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 112/2015 mediante l'adozione delle relative misure di ripristino, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, disponendo che, fatti in ogni caso salvi gli eventuali esiti delle future procedure di revisione periodica del PIR, a tale ordine debba essere data attuazione entro l'avvio dell'orario di servizio 2025-2026 o, per ragioni adeguatamente comprovate, al più tardi entro l'avvio dell'orario di servizio 2026-2027;
- CONSIDERATO** che, con la propria proposta di impegni, RFI, in sintesi, si è impegnata:
- ad assicurare la *“riconduzione dell'intero sistema ad una situazione di piena conformità regolatoria attraverso le opportune attività di coordinamento da condurre secondo il quadro normativo regolatorio vigente al momento del loro espletamento”*;
 - a *“mettere a disposizione dell'ART un database contenente:*
 - *le note di richiesta di capacità quadro;*
 - *i verbali delle riunioni di coordinamento;*

- *le eventuali proposte alternative del Gestore elaborate a valere sull'effettiva capacità disponibile;*
- *evidenze della metodologia adottata da RFI per risolvere i conflitti in sede di secondo coordinamento”;*

SENTITO il responsabile del procedimento, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, che ha formulato le proprie valutazioni nella relazione agli atti del procedimento;

RITENUTO che, ad una preliminare e complessiva valutazione, la proposta relativa agli impegni sopra indicati, come chiariti con la citata nota acquisita agli atti con prot. ART n. 107437/2024, del 28 ottobre 2024, appaia potenzialmente idonea ad assicurare l'efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, attesa anche l'opportunità del contributo partecipativo dei terzi interessati tramite la sottoposizione della predetta proposta di impegni alle eventuali osservazioni degli stessi ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, poiché la Società, oltre a porre fine agli effetti della violazione contestata, si è altresì impegnata a condividere con l'Autorità una pluralità di informazioni funzionali a permettere a quest'ultima di meglio svolgere le proprie funzioni di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura in materia, ferma restando, in ogni caso, la necessità, ai fini dell'eventuale approvazione definitiva degli impegni, di valutare la compatibilità delle tempistiche proposte da RFI con quelle assegnate dall'Autorità per la cessazione della violazione accertata con la citata delibera n. 126/2023, come da ordine ingiunto con la delibera n. 151/2024;

RITENUTO che sussistano, pertanto, i presupposti per dichiarare ammissibile, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la summenzionata proposta di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., concernente gli impegni sopra indicati, e per disporre la pubblicazione sul sito *web* istituzionale, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del regolamento sanzionatorio, allo scopo di effettuare la consultazione pubblica di cui all'articolo 17;

CONSIDERATO che rimane comunque impregiudicata la valutazione – da effettuarsi in esito all'istruttoria di cui all'articolo 17 del predetto Regolamento sanzionatorio – sulla effettiva idoneità della proposta di impegni a risolvere le criticità sottese alla contestata violazione dell'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 112/2015, 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;

RITENUTO che, per garantire il compiuto dispiegarsi dei diritti di partecipazione dei terzi interessati, dato l'incombere del periodo feriale, debbano disporsi, ai sensi dell'articolo 17, comma 8, del regolamento sanzionatorio, congrui termini per la presentazione delle osservazioni di cui all'articolo 17, comma 1, del menzionato regolamento;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. per le considerazioni di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamate, è dichiarata ammissibile, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la nota acquisita al prot. ART n. 91777/2024, del 30 settembre 2024, come chiarita con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 107437/2024, del 28 ottobre 2024, in relazione alla violazione dell'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 112/2015, con riferimento 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, contestata con la delibera n. 117/2024, di avvio del presente procedimento;
2. ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del regolamento sanzionatorio, è disposta la pubblicazione della nota acquisita agli atti con prot. ART n. 107437/2024, del 28 ottobre 2024, allegata alla presente delibera di cui costituisce parte integrante e sostanziale, sul sito *web* istituzionale dell'Autorità, ai fini dello svolgimento della consultazione pubblica di cui all'articolo 17 del regolamento sanzionatorio;
3. i terzi interessati possono presentare, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, le proprie osservazioni scritte in merito agli impegni proposti e dichiarati ammissibili, entro e non oltre quarantacinque giorni dalla data della pubblicazione di cui al punto 2. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza a corredo delle osservazioni, dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;
4. le osservazioni dei terzi interessati possono essere inviate al responsabile del procedimento, dott. Ernesto Pizzichetta, tramite posta elettronica certificata (PEC) al seguente indirizzo: pec@pec.autorita-trasporti.it;
5. le osservazioni pervenute sono pubblicate sul sito *web* istituzionale dell'Autorità a cura del responsabile del procedimento;
6. entro i trenta giorni successivi alla pubblicazione di cui al punto 5, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può presentare per iscritto la propria posizione in relazione alle osservazioni presentate dai terzi ed eventualmente introdurre modifiche accessorie alla proposta di impegni;
7. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., comunicata a Italo S.p.A. e a Trenitalia S.p.A. in qualità di partecipanti al procedimento, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 6 dicembre 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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