

Delibera n. 52/2025

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 l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio.

L'Autorità, nella sua riunione del 19 marzo 2025

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II;

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità oppure ART) e, in particolare:

- il comma 2, lettera a), ai sensi 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 provvede *"con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura"*;
- 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 e, in particolare

- l'articolo 3, paragrafo 1, numeri 10), 11), 12) e 22), ai sensi dei quali “[a]i fini della presente direttiva si intende per: [...] 10) «alternativa valida», l'accesso a un altro servizio sulla linea, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; 11) «impianto di servizio», l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; 12) «operatore dell'impianto di servizio», un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; [...] 22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti”;
- l'articolo 10, paragrafo 2, ai sensi del quale “[a]lle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2”;
- l'articolo 13, paragrafi 2, 4 e 5, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, incluso l'accesso alle linee, alle strutture di cui all'allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture. [...] 4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l'operatore degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie. [...] 5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto

richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità”;

- l’articolo 27, paragrafi 1 e 2, ai sensi dei quali “*1. Il gestore dell’infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell’Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell’infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell’infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40. 2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all’infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell’infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell’allegato IV”;*
- l’allegato II, punto 2, lettera e), ai sensi della quale “[l]’accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”;
- l’allegato IV, numero 6), ai sensi del quale “[i]l prospetto informativo della rete di cui all’articolo 27 contiene le seguenti informazioni: [...] 6) un capitolo di informazioni sull’accesso agli impianti di servizio e sull’imposizione dei relativi canoni di cui all’allegato II”;

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 3, comma 1, lettere l), m), n) e pp), ai sensi delle quali “[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] l) alternativa valida: l’accesso a un altro impianto di servizio, economicamente accettabile per l’impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; m) impianto di servizio: l’impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all’articolo 13 commi 2, 9 e 11; n) operatore dell’impianto di servizio: un’entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all’articolo 13, commi 2, 9 e 11; [...] pp) manutenzione pesante: l’attività che non viene effettuata

regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio”;

- l’articolo 12, comma 2, ai sensi del quale “[f]atto salvo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell’ambito di applicazione del presente decreto, per l’esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tale diritto comprende l’accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all’articolo 13, comma 2”;
- l’articolo 13, commi 2, lettera e), 6 e 7, ai sensi dei quali “2. 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: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. [...] 6. Alle 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. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. 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. 7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l’operatore dell’impianto di servizio di cui al comma 2 cerca di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste”;
- l’articolo 14, commi 2 e 3, ai sensi dei quali “2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all’infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell’infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. 3. Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all’allegato V del presente decreto”;
- l’articolo 37, comma 1, 2, 3, 9, ultimo periodo, 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: [...] g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17 [...]. 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";

- l'allegato V, comma 1, lettera f), ai sensi del quale "[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 14 contiene le seguenti informazioni: [...] f) un

capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 e sull'imposizione dei relativi corrispettivi";

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:

- l'articolo 3, paragrafo 1, numeri 1), 2) e 5), ai sensi dei quali “[a]i fini del presente regolamento si intende per: 1) «servizio di base»: un servizio prestato in uno degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE; 2) «servizio ferroviario»: un servizio di base, complementare o ausiliario di cui all'allegato II, punti 2, 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE; [...] 5) «procedura di coordinamento»: una procedura con la quale l'operatore di un impianto di servizio e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui le esigenze di accedere a un impianto di servizio o a servizi ferroviari riguardano la medesima capacità di un impianto di servizio e sono in conflitto”;
- l'articolo 8, ai sensi del quale “1. Le richieste di accesso agli impianti di servizio e di fruizione di servizi ferroviari possono essere presentate da richiedenti. 2. I richiedenti specificano nelle rispettive richieste l'impianto di servizio o i servizi ferroviari, o entrambi, per i quali hanno chiesto l'accesso. Gli operatori degli impianti di servizio non condizionano l'accesso all'impianto o la prestazione di un servizio ferroviario all'obbligo di acquistare altri servizi che non sono collegati al servizio richiesto. 3. L'operatore di un impianto di servizio conferma senza indugio la ricezione di una richiesta. Se la richiesta non contiene tutte le informazioni previste conformemente alla descrizione dell'impianto di servizio e necessarie per prendere una decisione, l'operatore dell'impianto di servizio in questione ne informa il richiedente e fissa un termine ragionevole per la presentazione delle informazioni mancanti. Nel caso in cui dette informazioni non siano presentate entro tale termine, la richiesta può essere respinta”;
- l'articolo 9, commi 1 e 3, ai sensi dei quali “1. Dopo aver ricevuto tutte le informazioni necessarie, l'operatore di un impianto di servizio dà risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e di prestazione di servizi in tali impianti entro i limiti di tempo ragionevoli stabiliti dall'organismo di regolamentazione conformemente all'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE. Scadenze diverse possono essere fissate per impianti di servizio e/o servizi di tipo differente. [...] 3. Gli organismi di regolamentazione fissano i termini per dare risposta alle richieste presentate dai richiedenti come stabilito all'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE anteriormente alla pubblicazione del primo prospetto informativo della rete, fatte salve le disposizioni del presente regolamento di esecuzione al fine di garantire il rispetto dell'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE”;

- l'articolo 10, ai sensi del quale “*1. Se riceve una richiesta di accesso all'impianto di servizio o di prestazione di un servizio che è in conflitto con un'altra richiesta o riguarda la capacità di un impianto di servizio già assegnata, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE si adopera, attraverso la discussione e il coordinamento con i richiedenti in questione, per conciliare al massimo tutte le richieste. Tale coordinamento coinvolge anche coloro che prestano i servizi complementari o ausiliari di cui all'allegato II, punti 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE nel caso in cui tali servizi siano offerti nell'impianto e richiesti da un richiedente. Qualsiasi modifica dei diritti di accesso già concessi è subordinata all'accordo del richiedente in questione. 2. Gli operatori degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE non respingono le richieste di accesso al loro impianto di servizio e di prestazione di un servizio, né indicano al richiedente alternative valide, quando la capacità che soddisfa le esigenze del richiedente è disponibile nel loro impianto di servizio o si prevede che essa divenga disponibile durante o in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento. 3. Gli operatori degli impianti di servizio prendono in considerazione diverse opzioni che consentano loro di soddisfare richieste confliggenti di accesso all'impianto di servizio o di prestazione di servizi nell'impianto di servizio. Tali opzioni, ove necessario, includono misure volte a massimizzare la capacità disponibile nell'impianto, nella misura in cui non rendono necessari ulteriori investimenti in termini di risorse o impianti. Tali misure possono comprendere: — la proposta di orari alternativi, — la modifica degli orari di apertura o dei turni, ove possibile, — la concessione dell'accesso all'impianto per la prestazione in proprio di servizi. 4. I richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio possono chiedere congiuntamente all'organismo di regolamentazione di partecipare in qualità di osservatore alla procedura di coordinamento. 5. Nei casi in cui una richiesta di accesso a un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento e l'impianto di servizio è prossimo alla congestione, l'organismo di regolamentazione può chiedere all'operatore dell'impianto di servizio di adottare misure volte a soddisfare ulteriori richieste di accesso al suo impianto. Tali misure sono trasparenti e non discriminatorie*”;
- l'articolo 11, ai sensi del quale “[g]li operatori dell'impianto di servizio possono stabilire criteri di priorità per l'assegnazione di capacità nel caso di richieste confliggenti di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, quando tali richieste non possono essere soddisfatte in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento. Tali criteri di priorità sono non discriminatori e sono basati su criteri oggettivi e pubblicati nella descrizione dell'impianto di servizio conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera k). Essi tengono in considerazione l'obiettivo dell'impianto, le

finalità e la natura dei servizi di trasporto ferroviario in questione e l'obiettivo di garantire un utilizzo efficiente della capacità disponibile. I criteri di priorità possono tenere conto anche dei seguenti aspetti: — contratti esistenti, — l'intenzione e l'abilità di utilizzare la capacità richiesta, compresi l'eventuale mancato utilizzo in precedenza, in tutto o in parte, della capacità assegnata e i motivi di tale mancato utilizzo, — tracce ferroviarie già assegnate in relazione ai servizi richiesti, — criteri di priorità per l'assegnazione delle tracce ferroviarie, — presentazione tempestiva delle richieste”;

- l'articolo 12, ai sensi del quale “*1. Nei casi in cui una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari non può essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE informa senza indugio il richiedente in questione e, su sua richiesta, l'organismo di regolamentazione. Gli Stati membri possono stabilire che l'organismo di regolamentazione sia informato anche in assenza di una siffatta richiesta. 2. Nel caso in cui una richiesta non possa essere soddisfatta, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e il richiedente valutano congiuntamente se esistano alternative valide che consentano di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione sullo stesso percorso, o su percorsi alternativi, a condizioni economicamente accettabili. Il richiedente non è tenuto a rivelare la sua strategia commerciale. 3. Ai fini del paragrafo 2 l'operatore dell'impianto di servizio indica possibili alternative, anche, se del caso, in altri Stati membri, sulla base di altre descrizioni dell'impianto di servizio, di informazioni pubblicate su un portale Internet comune conformemente all'articolo 5 e di informazioni fornite dal richiedente. Nel proporre possibili alternative, sono presi in considerazione almeno i seguenti criteri nella misura in cui possono essere valutati dall'operatore dell'impianto di servizio: — sostituibilità delle caratteristiche operative dell'impianto di servizio alternativo, — sostituibilità delle caratteristiche fisiche e tecniche dell'impianto di servizio alternativo, — evidente impatto sull'attrattiva e sulla competitività del servizio di trasporto ferroviario previsto dal richiedente, — costo addizionale stimato per il richiedente. L'operatore di un impianto di servizio rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni fornite dal richiedente. 4. Nel caso in cui le informazioni sulla capacità dell'alternativa proposta non siano pubblicamente disponibili, il richiedente procede alla loro verifica. Il richiedente valuta se l'utilizzo dell'alternativa proposta gli consentirebbe l'esercizio del previsto servizio di trasporto a condizioni economicamente accettabili. Egli informa l'operatore dell'impianto di servizio dell'esito della sua valutazione entro un termine concordato congiuntamente. 5. Il richiedente può chiedere all'operatore di un impianto di servizio di non indicare alternative valide e di non procedere alla valutazione congiunta”;*
- l'articolo 13, ai sensi del quale “*1. Se l'operatore di un impianto di servizio di*

cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e il richiedente concludono che non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare la richiesta di accesso all'impianto o di prestazione di un servizio nell'impianto in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente non riescono ad accordarsi su una alternativa valida, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta indicando le alternative che ritiene valide. Il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE. 2. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente hanno individuato congiuntamente alternative valide, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta. 3. Gli operatori di un impianto di servizio di cui all'articolo 13, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE comunicano per iscritto al richiedente il motivo per cui la richiesta non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento e il motivo per cui, sulla base delle informazioni disponibili, essi ritengono che qualsiasi proposta alternativa soddisfi le esigenze del richiedente e sia valida. 4. Un operatore di un impianto di servizio che respinge una richiesta è tenuto a illustrare all'organismo di regolamentazione e al richiedente, su loro richiesta, i motivi del rigetto, compresi le alternative esaminate e l'esito della procedura di coordinamento. 5. Nei casi di cui all'articolo 12, paragrafo 5, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta senza ottemperare alle prescrizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo. 6. Nel caso in cui più volte il richiedente non abbia pagato i diritti di accesso già concessi e utilizzati, l'operatore di un impianto di servizio può chiedere garanzie finanziarie a tutela delle sue legittime aspettative circa i futuri introiti e l'utilizzo dell'impianto. Le informazioni su tali garanzie sono pubblicate nella descrizione dell'impianto di servizio";

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 dell’Autorità n. 130/2019, del 30 settembre 2019, con cui è stato approvato l’atto recante “*Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*” (Allegato A) e, in particolare

- la misura 2, lettera g), ai sensi della quale “[a]i fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all’articolo 3 del d.lgs. 112/2015 ed all’articolo 3 del Regolamento, le seguenti definizioni: [...] g) manutenzione leggera: insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante come definita dall’articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs.112/2015”;
- la misura 4.1, ai sensi della quale “[l]’accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all’efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti”;
- le misure 7.1 e 7.2, ai sensi delle quali “7.1 I punti da 7.2 a 7.5 individuano i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai servizi ferroviari, inclusi i servizi complementari ed ausiliari; resta ferma la possibilità per gli operatori di individuare limiti di tempo più ristretti, dandone pubblicità ai sensi dell’articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del Regolamento. 7.2

L'operatore dell'impianto di servizio fornisce risposta alle richieste senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando: a) entro 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; b) entro 45 giorni, nel caso di richiesta confligente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; c) entro 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento”;

- la misura 8.2, ai sensi della quale “[n]ei casi in cui la richiesta di accesso ad un impianto di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015 non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento di cui all'articolo 10 del Regolamento e l'impianto di servizio è prossimo alla congestione, l'operatore dell'impianto entro 10 giorni dalla scadenza dei limiti di tempo di cui alla misura 7 ne informa l'Autorità, illustrando le ragioni dell'esito negativo della procedura di coordinamento, per le determinazioni di competenza”;
- le misure 15.1, 15.3 e 15.4, ai sensi delle quali “*15.1 Costituiscono centri di manutenzione tutti gli impianti ove si svolgono tipicamente le attività di manutenzione sui materiali rotabili al fine di mantenere o riportare gli stessi in condizioni di efficienza e sicurezza per l'esercizio del servizio ferroviario a cui sono destinati; tali attività di manutenzione possono svolgersi anche in siti differenti da tali centri, fermo restando il rispetto della pertinente normativa vigente in materia di sicurezza ferroviaria e sicurezza sui luoghi di lavoro. [...] 15.3 I centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati forniscono la possibilità di effettuare sia servizi di manutenzione pesante, che servizi di manutenzione leggera, salvo motivata impossibilità dichiarata ai richiedenti, e, per quanto attiene ai servizi di manutenzione leggera, rientrano nel campo di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera e), del d.lgs. 112/2015. 15.4 Le presenti misure di regolazione si applicano a tutti i centri di manutenzione presenti sul territorio nazionale, fermi restando gli obblighi generali per gli operatori degli impianti di servizio di cui alla misura 4 del presente atto di regolazione, con particolare riferimento a quelli relativi alla garanzia della sussistenza di condizioni di accesso eque, discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti”;*

VISTA

la delibera dell'Autorità n. 151/2019, del 21 novembre 2019, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2021”, presentato dal*

gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2020”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2022”;

VISTA la delibera dell’Autorità 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 dell’Autorità 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 dell’Autorità 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 dell’Autorità 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””;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 178/2024, del 6 dicembre 2024, recante “*Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2026”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2025””;*

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, GI o RFI), e i successivi aggiornamenti, e, in particolare i paragrafi 4.5.1 e 4.5.2, relativo alle tempistiche per richiedere tracce e servizi, nonché il paragrafo 7.3.6.5, relativo ai centri di manutenzione, laddove si prevede che:

- “[i] richiedenti possono avanzare a GI richiesta di tracce orarie e servizi per l’orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione”;
- “[l]a trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo l’avvio del processo di allocazione, fissato con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell’orario. Tutte le richieste relative ad un orario di servizio, pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo, vengono trattate da GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità. Con specifico riferimento alle richieste di servizi, si

precisa che tale richiesta deve essere associata al treno in arrivo all'interno dell'impianto dove lo stesso sarà erogato. Inoltre, nel caso di stazioni ad elevato grado di utilizzazione e dei servizi erogabili solamente su specifici binari, le richieste di tali servizi:

- *possono avvenire in corrispondenza della richiesta di tracce per l'orario successivo, al fine di garantire una programmazione coordinata tra tracce orarie/manovre rotabili e tali servizi extra-PmdA in ambito stazione;*
- *qualora non avvengano entro il termine di cui al precedente punto, la fornitura degli stessi servizi è da considerarsi subordinata alla verifica di compatibilità con lo schema del programma dei treni e delle manovre in stazione predisposto dal GI";*
- *"[I]l elenco delle stazioni ad elevato grado di utilizzazione e delle tipologie di servizi per i quali la richiesta è presentata in corrispondenza del termine per la richiesta di tracce per l'orario successivo sono riportati in un apposito allegato pubblicato nel portale ePIR. Per le richieste di altre tipologie [sic] di servizi, ovvero in assenza di pubblicazione del predetto elenco, i Richiedenti sono tenuti a rispettare l'ulteriore scadenza indicata dal GI";*
- *"[I]le richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1 [ossia l'8 aprile] saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto di tali scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico. Nell'allocazione delle richieste tardive, il gestore dell'infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al meglio tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia";*
- *"[I]a messa a disposizione degli impianti sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell'infrastruttura ovvero con l'integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo";*

VISTO

l'allegato al PIR denominato *Servizi – Centri di Manutenzione 2024-2025*, pubblicato sul portale ePIR, dove, in corrispondenza dell'impianto di Milano Porta Garibaldi, nella versione 2, pubblicata a giugno 2024, si legge “[p]ossibile parziale indisponibilità del servizio per lavori infrastrutturali” e, nella versione 3, pubblicata a dicembre 2024, si legge “[i]l servizio non sarà disponibile dalle ore 08:00 alle ore 19:00 nelle giornate da lunedì a domenica per attività manutentive di RFI. Per lo stesso motivo il servizio sarà indisponibile su un binario per una notte al mese; quest'ultima indisponibilità verrà comunicata da parte di RFI ai richiedenti il servizio con un anticipo di almeno 30 giorni”;

VISTO

il reclamo presentato, ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 9, del decreto legislativo

112/2015, da SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito, anche: SVI o Vettore), nei confronti di RFI e di Trenitalia S.p.A. (di seguito anche: Trenitalia), acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, del 3 giugno 2024, con cui il Vettore ha lamentato, tra l'altro, di aver subito ostacoli all'accesso a taluni impianti di manutenzione;

VISTA la nota prot. ART n. 57986/2024, del 14 giugno 2024, con cui a SVI è stato chiesto di trasmettere una versione ostensibile del reclamo, ai fini della sua successiva trasmissione a RFI e a Trenitalia, così da poter costituire validamente il contradditorio relativamente ai fatti segnalati;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 61404/2024, del 25 giugno 2024, con cui SVI ha trasmesso una copia non confidenziale del proprio reclamo;

VISTA la nota prot. ART n. 64291/2024, del 4 luglio 2024, con cui la versione non confidenziale del reclamo del Vettore è stata trasmessa a RFI, con l'assegnazione di un termine per la formulazione di osservazioni e controdeduzioni;

VISTE le note acquisite agli atti con prot. ART n. 73020/2024 e n. 73023/2024, del 2 agosto 2024, con cui il Gestore ha trasmesso le proprie osservazioni e controdeduzioni, corredate da documentazione, rappresentando, tra l'altro, che *"SVI ha ritenuto di focalizzare le interlocuzioni con RFI solo sulla ricerca di un'area per la realizzazione di un nuovo sito manutentivo ad hoc, e solo lo scorso 10 luglio [...] -dunque dopo la proposizione del presente reclamo e non in aderenza alle procedure previste dal PIR- ha fatto pervenire la prima manifestazione di interesse con riferimento ad un esistente centro di manutenzione di RFI (segnatamente l'impianto di Milano San Rocco), che la scrivente provvederà a trattare opportunamente"* e chiedendo di essere convocata in audizione;

VISTA la nota prot. ART n. 90495/2024, del 26 settembre 2024, con cui RFI è stata convocata in audizione;

VISTO il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi in data 4 ottobre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 100400/2024, del 15 ottobre 2024, nel corso della quale il Gestore ha rappresentato che:

- *"nella richiesta di accesso a Milano San Rocco, del 10 luglio 2024, SVI ha dettagliato le specifiche necessità dell'operatore";*
- *"[n]ell'ambito di un incontro informale, RFI ha rappresentato che, sulla base di quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete, con riferimento all'orario di servizio 2025, la modalità per richiedere l'accesso ai centri di manutenzione prevede l'utilizzo di un format excel, da trasmettere entro il 2 settembre 2024. Ha inoltre fatto rimando alla descrizione dei servizi presenti in PIR ove è indicato che il GI, quanto alla manutenzione, offre unicamente la c.d. "manutenzione leggera" e non anche quella "pesante", riservata a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati";*

- “[p]er quello che, invece, riguarda il periodo successivo, la richiesta potrà, in alternativa, anche essere presentata in sede di richiesta di accordo quadro”;
- “[i]n definitiva, la nota del 10 luglio 2024 poteva essere interpretata come manifestazione di interesse, ma, per formalizzare la relativa istanza, era necessario che la stessa fosse presentata in maniera conforme alla procedura prevista dal PIR”;
- “[e], infatti, a seguito di quanto rappresentato dal Gestore, il Vettore ha effettuato – per quanto tardivamente – la richiesta in maniera rituale e, in conseguenza di ciò, RFI attiverà la procedura di coordinamento, così da soddisfare nei limiti del possibile le esigenze contrapposte degli interessati, come previsto dalla normativa e dalla regolazione vigenti”;

VISTA la nota prot. ART n. 121960/2024, del 27 novembre 2024, con cui il Vettore è stato convocato in audizione;

VISTA la nota prot. ART n. 127499/2024, del 10 dicembre 2024, con cui tale audizione, per esigenze organizzative, è stata anticipata;

VISTO il verbale dell’audizione di SVI, tenutasi in data 12 dicembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 17303/2025, del 19 febbraio 2025, nel corso della quale il Vettore ha rappresentato che “[c]on RFI ci sono state interlocuzioni frequenti, a partire da dicembre 2022, quanto all’accordo quadro e all’accesso ai centri di manutenzione. RFI ha anticipato sin dall’inizio che gli spazi disponibili erano limitati, chiarendo che l’impianto di Milano San Rocco era saturo di notte. Per tale ragione, la Società non ha effettuato alcuna richiesta ufficiale di accesso, ma ha, bensì, avviato diverse interlocuzioni con RFI per reperire spazi alternativi su cui costruire un nuovo centro di manutenzione. La richiesta di luglio 2024, infatti, era relativa non al progetto futuro di SVI, ma ai treni che la Società già attualmente esercisce. Peraltro, la settimana scorsa, RFI ha rappresentato che, anche in relazione a tale ultima richiesta, la capacità disponibile è insufficiente a soddisfare le richieste di SVI, poiché sono programmati dei lavori che impediscono al gestore dell’infrastruttura di concedere accesso a tale impianto”; pertanto, è stato chiesto al Vettore di trasmettere la documentazione a supporto;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 4356/2025, del 14 gennaio 2025, con cui SVI ha trasmesso la propria richiesta di accesso al centro di manutenzione ed ai fasci di sosta di Milano Porta Garibaldi e il relativo riscontro di RFI, oltre alla richiesta di integrare il verbale dell’audizione del 12 dicembre 2024, originariamente inviato dagli Uffici dell’Autorità in data 16 dicembre 2024;

VISTA la nota prot. ART n. 5993/2025, del 17 gennaio 2025, con cui è stata trasmessa l’integrazione al verbale, con l’indicazione degli argomenti pertinenti all’oggetto del reclamo, richiedendone la restituzione firmata unitamente al verbale originale dell’audizione;

- VISTA** la nota prot. ART n. 15152/2025, del 12 febbraio 2025, con cui, attesa la mancata restituzione del verbale firmato relativo all'audizione del 12 dicembre 2024, come da ultimo trasmesso con nota prot. ART n. 5993/2025, al Vettore è stato intimato di provvedere in merito;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 17303/2025, del 19 febbraio 2025, con cui il Vettore ha trasmesso il verbale dell'audizione del 12 dicembre firmato;
- VISTA** la relazione predisposta dall'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in ordine alla sussistenza di elementi funzionali all'avvio di un procedimento sanzionatorio in relazione a quanto approfondito, nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 37, comma 3, del decreto legislativo 112/2015, con riferimento al rigetto da parte di RFI in data 3 dicembre 2024 della richiesta di SVI di accedere all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi;
- CONSIDERATO** quanto rappresentato nella relazione istruttoria e, in particolare, che:
1. in relazione all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, RFI svolge funzioni di gestore ed è, pertanto, qualificabile come operatore di impianto di servizio, come definito dall'articolo 3, comma 1, numero 12), della direttiva 2012/34/UE e dall'articolo 3, comma 1, lettera n), del decreto legislativo 112/2015;
 2. conseguentemente, il Gestore deve fornire l'accesso, su base equa e non discriminatoria, a tale impianto di servizio e ai servizi ivi forniti a tutti i richiedenti, ai sensi del combinato disposto degli articoli 10, paragrafo 2, 13, paragrafo 2 e dell'allegato II, punto 2, lettera e), della direttiva 2012/34/UE, nonché degli articoli 12, comma 2, e 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 112/2015;
 3. al riguardo, peraltro, la stessa Autorità, con la delibera n. 130/2019, ha chiarito che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 112/2015 e nel perimetro regolatorio da essa dettato tutti i centri di manutenzione, con la sola eccezione degli impianti che siano dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigano centri specializzati e presso i quali siano offerti esclusivamente servizi di manutenzione pesante (cfr. misura 15 dell'Allegato A alla delibera n. 130/2019);
 4. conseguentemente, alla stregua delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE e dal decreto legislativo 112/2015, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in qualità di operatore di impianto di servizio, RFI è, in sintesi, vincolata ad adoperarsi per conciliare al massimo tutte le richieste, attraverso la discussione e il coordinamento con i vari richiedenti, nel caso in cui una nuova richiesta di accesso all'impianto di servizio sia in conflitto con un'altra richiesta o riguardi la capacità di un impianto di servizio già assegnata (articolo 10, paragrafo 1, del regolamento 2017/2177), a

prendere in considerazione le diverse opzioni che permettano la soddisfazione di richieste confliggenti, ivi incluse misure di massimizzazione della capacità disponibile che non richiedano ulteriori investimenti (articolo 10, paragrafo 3, del menzionato regolamento 2017/2177), a valutare congiuntamente col richiedente eventuali alternative valide, ove una richiesta non possa essere soddisfatta (articolo 12, paragrafo 2, del menzionato regolamento 2017/2177), potendo rigettare una richiesta solo ove il gestore e il richiedente concludano che non esiste alcuna alternativa valida e che non è possibile soddisfare la richiesta a seguito dell'applicazione della procedura di coordinamento (articolo 13, paragrafo 1, del menzionato regolamento 2017/2177, e, in senso analogo, articolo 13, commi 6 e 7, del decreto legislativo 112/2015 e articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE);

5. in ogni caso, ove una richiesta di accesso non abbia potuto essere soddisfatta, malgrado l'applicazione della procedura di coordinamento e l'impianto sia prossimo alla congestione, il gestore è tenuto ad informare l'Autorità, per le determinazioni di competenza, illustrando le ragioni dell'esito negativo della procedura di coordinamento, entro 10 giorni dal decorso dei termini fissati dalla misura 7 della menzionata delibera n. 130/2019 (misura 8.2 della delibera n. 130/2019);
6. nel caso di specie, sulla base della documentazione agli atti, risulta che SVI ha chiesto di accedere all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi e che, in data 3 dicembre 2024 (nota RFI-VDO.DCIO.COM\PEC\P\2024\0001319), RFI ha, di fatto, rigettato tale richiesta, dichiarando che *"il Contratto di Utilizzo che RFI è in procinto di trasmettervi per la sottoscrizione non contiene l'assegnazione di capacità relativa a tale impianto"* (cfr. prot. ART n. 4356/2025);
7. per motivare la propria decisione, il Gestore ha rappresentato che *"[n]el Centro in parola si sono concretizzate le esigenze manutentive preannunciate nel documento Servizi – Centri di Manutenzione 2024-2025 pubblicato nell'ePIR e, conseguentemente, in orario diurno, l'impianto non sarà disponibile alla clientela in quanto oggetto di utilizzo da parte della struttura di RFI deputata alla manutenzione e proprietaria dell'asset"* (cfr. prot. ART n. 4356/2025), con la precisazione che *"l'effettiva portata, in termini di occupazione dell'impianto, delle predette esigenze di accesso e utilizzo da parte del proprietario è al momento, tuttavia, in via di puntuale definizione, a valle della quale, l'eventuale capacità residua sarà ripartita tra le IF che ne hanno fatto richiesta, secondo i vigenti criteri presenti in PIR, con conseguente successiva assegnazione"* (*ibid.*);
8. non risulta, pertanto, che RFI abbia ottemperato, sulla base della documentazione in atti, agli obblighi sintetizzati al punto 4, né che abbia informato l'Autorità dell'avvenuto rigetto della richiesta di accesso, come previsto, in caso di congestione, dalla misura 8.2 della delibera n. 130/2019;

9. né la circostanza che il Gestore rappresenti che, a valle della “*puntuale definizione*” delle proprie esigenze di accesso a fini manutentivi, “*l’eventuale capacità residua sarà ripartita tra le IF che ne hanno fatto richiesta*” è idonea a escludere la violazione, sia perché essa non muta la natura della comunicazione quale rigetto della richiesta di accesso sia perché la prospettazione di RFI – oltre che formulata in termini di mera eventualità – è eccessivamente generica, recando peraltro un rinvio indistinto ai “*vigenti criteri presenti in PIR*” e non indicando nemmeno le tempistiche entro cui dovrebbe concludersi la definizione delle suddette “*esigenze di accesso*” nonché effettuarsi la successiva ripartizione e assegnazione di capacità;
10. neppure fornisce informazioni utili a tale riguardo il richiamo *per relationem* al documento *Servizi – Centri di Manutenzione 2024-2025*, in cui RFI si limita a rappresentare che “[i]l servizio non sarà disponibile dalle ore 08:00 alle ore 19:00 nelle giornate da lunedì a domenica per attività manutentive di RFI. Per lo stesso motivo il servizio sarà indisponibile su un binario per una notte al mese; quest’ultima indisponibilità verrà comunicata da parte di RFI ai richiedenti il servizio con un anticipo di almeno 30 giorni”;

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 un’accertata violazione “*della disciplina relativa all’accesso ed all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi per una violazione*” (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 l’inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell’Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio;

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, fatte salve eventuali determinazioni ai sensi dell’articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 112/2015;

DATO ATTO

che la contestazione della violazione di cui alla presente delibera, pur essendo emersa nell'ambito della preistruttoria del reclamo di SVI, nei confronti di RFI e di Trenitalia e acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, è relativa a una richiesta di accesso a un centro di manutenzione presentata successivamente alla proposizione del menzionato reclamo ed attiene a una specifica condotta diversa rispetto a quanto allegato, nei confronti di RFI, all'interno del menzionato reclamo e, conseguentemente, non rientra nella trattazione di tale reclamo, la cui preistruttoria segue il suo autonomo e distinto *iter*;

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 l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio;
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 percento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro due milioni;
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, fatte salve eventuali determinazioni ai sensi dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 112/2015;
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 trenta 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, ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento sanzionatorio;

8. entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla comunicazione dell'atto di avvio o, in sua assenza, di sessanta giorni dalla pubblicazione sul sito *web* istituzionale della presente delibera, i terzi interessati possono presentare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;
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., comunicata a SNCF Voyages Italia S.r.l., in qualità di segnalante, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 19 marzo 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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