

Delibera n. 145/2025

Procedimento avviato con delibera n. 143/2024, del 4 settembre 2025, nei confronti di Trenord S.r.l., per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi 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. Adozione del provvedimento sanzionatorio e dell'ordine, ai sensi, rispettivamente, dell'articolo 37, comma 14, lettera a), e dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

L'Autorità, nella sua riunione del 4 settembre 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”*;

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'articolo 31, paragrafo 10, ai sensi del quale “[l]’operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all’allegato II, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell’infrastruttura le informazioni sui canoni da inserire nel prospetto informativo della rete o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico a norma dell’articolo 27”;
- 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. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell’infrastruttura forniscono informazioni sui canoni di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico”;

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. 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 regolazione, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità”;
- 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 17, commi 1, 2 e 10, ai sensi dei quali “1. Fermo restando il generale

potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 18, il gestore dell'infrastruttura provvede a che il sistema di imposizione dei canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la rete. [...] 10. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole";

- l'articolo 37, comma 1, 2, 3, 9, ultimo periodo, e 14, lettere a) e b), 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; b) in caso di inottemperanza ai propri ordini e prescrizioni, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 ad euro 500.000";

- 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. Gli operatori degli impianti di servizio diversi dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui corrispettivi di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi, nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico";*

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 4, ai sensi del quale “1. Gli operatori degli impianti di servizio elaborano una descrizione di questi per gli impianti di servizio e i servizi di cui sono responsabili. 2. La descrizione dell'impianto di servizio comprende come minimo le seguenti informazioni, nella misura in cui ciò sia prescritto dal presente regolamento: a) l'elenco di tutti gli impianti in cui sono prestati servizi ferroviari, ivi comprese informazioni sulla loro ubicazione e sugli orari di apertura; b) i principali dati di contatto dell'operatore dell'impianto di servizio; c) una descrizione delle caratteristiche tecniche dell'impianto di servizio, quali raccordi o binari di manovra e smistamento, attrezzature tecniche per le operazioni di carico e scarico, per il lavaggio, per la manutenzione, e capacità di deposito disponibile; informazioni riguardanti le diramazioni o i raccordi privati che non fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria, ma sono necessari per ottenere l'accesso agli impianti di servizio indispensabili per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario; d) una descrizione di tutti i servizi ferroviari che sono prestati nell'impianto e della loro natura (di base, complementari o ausiliari); e) la possibilità di prestare in proprio servizi ferroviari e le relative condizioni; f) informazioni sulle procedure per richiedere l'accesso all'impianto di servizio o a servizi prestati nell'impianto o a entrambi, ivi compresi i termini per la presentazione delle richieste e i limiti di tempo per il trattamento di tali richieste; g) nel caso di impianti di servizio gestiti da più di un operatore o di servizi ferroviari prestati da più di un operatore, l'indicazione se devono essere presentate richieste distinte di accesso agli impianti e di detti servizi; h) informazioni circa il contenuto minimo e il formato di una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, o un modello per tale richiesta; i) almeno nel caso di impianti di servizio e di servizi ferroviari rispettivamente gestiti o prestati dagli operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente controllante, condizioni generali standard e contratti tipo di accesso; j) se del caso, informazioni sulle condizioni di utilizzo dei sistemi informatici dell'operatore, se i richiedenti sono tenuti a utilizzare tali sistemi, e norme relative alla tutela dei dati commerciali e sensibili; k) una descrizione della procedura di coordinamento e delle misure di regolamentazione di cui all'articolo 10 e dei criteri di priorità di cui all'articolo 11; l) informazioni sulle variazioni delle caratteristiche tecniche e sulle restrizioni temporanee di

capacità dell'impianto di servizio che potrebbero avere un'incidenza rilevante sull'esercizio dell'impianto di servizio, compresi i lavori previsti; m) informazioni sui canoni per ottenere l'accesso agli impianti di servizio e sui canoni per la fruizione di ciascun servizio ferroviario in essi prestato; n) informazioni sui principi dei regimi delle riduzioni offerte ai richiedenti, nel rispetto delle esigenze di riservatezza commerciale”;

- l'articolo 5, paragrafo 1, ai sensi del quale “[g]li operatori degli impianti di servizio mettono gratuitamente a disposizione del pubblico la descrizione dell'impianto di servizio, in uno dei seguenti modi: a) pubblicandola sul loro portale web o su un portale Internet comune e fornendo ai gestori dell'infrastruttura un link da inserire nel prospetto informativo della rete; b) fornendo ai gestori dell'infrastruttura le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione, da inserire nel prospetto informativo della rete. Se il gestore dell'infrastruttura alla cui rete è collegato l'impianto è esentato dall'obbligo di pubblicare un prospetto informativo della rete conformemente all'articolo 2, paragrafo 3 o 4, della direttiva 2012/34/UE, l'operatore di un impianto di servizio fornisce al gestore dell'infrastruttura principale il pertinente link o le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione. [...] 3. Gli operatori degli impianti di servizio aggiornano, se necessario, la descrizione dell'impianto di servizio. Essi informano in tempo utile i richiedenti che hanno già chiesto l'accesso o che si sono abbonati a uno o più servizi nell'impianto di servizio circa eventuali modifiche di rilievo della descrizione dell'impianto. [...] 5. L'obbligo di cui al paragrafo 1 e all'articolo 4 è soddisfatto in modo proporzionato alle dimensioni, alle caratteristiche tecniche e all'importanza dell'impianto di servizio in questione”;
- 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);

VISTE

le linee guida sulla quantificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate dall'Autorità, adottate con delibera n. 49/2017, del 6 aprile 2017 (di seguito: linee

guida);

VISTA

la delibera 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 6.1 e 6.2, ai sensi delle quali *"6.1. Gli operatori degli impianti di servizio adempiono all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento, nel termine e con le modalità indicati dal gestore dell'infrastruttura cui sono interconnessi, secondo quanto previsto dal paragrafo 2 dello stesso articolo. L'obbligo deve essere soddisfatto in ogni caso anche tramite il portale europeo degli impianti di servizio Rail Facilities Portal. Nel primo anno di applicazione del Regolamento, il citato termine, qualora non ancora individuato dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, è fissato al 30 ottobre 2019. I gestori dell'infrastruttura aggiornano i rispettivi PIR 2020 con i contenuti pertinenti assicurandone la tempestiva pubblicazione. 6.2 Ai fini della descrizione degli impianti di servizio, gli operatori degli impianti di servizio utilizzano il modello pubblicato dai GI sui propri siti web. I GI pubblicano sui propri siti web la più recente versione del modello comune predisposto dall'Associazione dei gestori dell'infrastruttura nazionale europei, RailNetEurope, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, tradotta in lingua italiana"*;
- 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, fermo 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 n. 143/2024, del 24 ottobre 2024, notificata con prot. ART n. 105913/2024, di pari data, con cui è stato disposto l'avvio di un procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord S.r.l. (di seguito, anche: Trenord o Società), ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), 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 n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio;

VISTE

le note acquisite agli atti con prot. ART n. 112606/2024 e n. 112705/2024, del 7 novembre 2024, con cui Trenord ha richiesto *“la proroga di 30 (trenta) giorni del termine previsto dal Punto 6 della Delibera in oggetto, al fine di consentire alla Scrivente Società di presentare compiutamente a Codesta Autorità la propria memoria difensiva”*;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 114556/2024, del 12 novembre 2024, con cui la Società ha formulato istanza di audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

VISTA

la nota prot. ART n. 121959/2024, del 27 novembre 2024, con cui la Società è stata convocata in audizione;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 127404/2024, del 10 dicembre 2024, con cui SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito, anche: SVI o Vettore) ha chiesto di partecipare al procedimento, formulato istanza di audizione e richiesto l'accesso agli atti del procedimento;

VISTA

la nota prot. ART n. 128665/2024, del 12 dicembre 2024, con cui è stata riscontrata l'istanza di accesso agli atti di SVI. Successivamente, con le note prott. ART n. 130043/2024, del 16 dicembre 2024, n. 130724/2024, del 17 dicembre 2024, 135358/2024, del 23 dicembre 2024, n. 3818/2025, del 13 gennaio 2025, n. 4382/2025, del 14 gennaio 2025, n. 5581/2025, del 16 gennaio 2025, e n. 5797/2025, del 17 gennaio 2025, è stato istruito e concluso il relativo sub-procedimento di accesso agli atti;

VISTO

il verbale dell'audizione, tenutasi in data 18 dicembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 134152/2024, del 19 dicembre 2024, nel corso della quale Trenord ha rappresentato che:

- *“il tema è molto complesso”* e che, pertanto, *“la Società si riserva di presentare una memoria difensiva completa”*;
- *“Trenord gestisce i seguenti centri di manutenzione: Cremona, Camnago, Novate, Lecco e Iseo”*, che *“tali centri di manutenzione sono molto più piccoli rispetto a Milano Fiorenza e hanno capannoni costruiti per treni molto corti che, in ogni caso, non potrebbero accogliere convogli con una lunghezza di 200 metri, come i treni gestiti da SNCF Voyages Italia S.r.l.”*;
- *“non ci sono spazi attrezzati all'esterno che permettano la visita dell'imperiale o che abbiano la fossa; peraltro, neanche Trenord effettua manutenzione sui binari esterni presso tali centri di manutenzione”*;
- *“[p]resso il centro di manutenzione di Milano Fiorenza, sono, invece, presenti 3 capannoni, di cui uno riservato alla manutenzione delle carrozze, che non è utilizzabile per le esigenze di SNCF Voyages Italia S.r.l. Presso gli altri due*

capannoni, si effettuano tutte le operazioni di primo livello, che comprendono operazioni di manutenzione leggera, ma anche talune operazioni di manutenzione pesante come la cosiddetta 540.000 (ossia una manutenzione relativamente invasiva, in cui si fanno controlli che richiedono dalle 12 alle 18 giornate, a seconda del tipo di treno). Presso tali capannoni, una parte di binari, ossia all'incirca il 40 per cento, comprende le passerelle che permettono la visita all'imperiale e tutti i binari comprendono la fossa. Con riferimento alle strumentazioni presenti, presso il centro di manutenzione di Milano Fiorenza sono disponibili un tandem e un singolo”;

- *“[p]resso il centro di manutenzione di Milano Fiorenza, Trenord effettua anche servizi di tornitura a favore di Italo S.p.A. sulla base di un contratto e, in maniera straordinaria, anche per Trenitalia S.p.A. e, in caso di necessità, anche per altri operatori, come per esempio DB Cargo Italia S.r.l.”;*
- *“[p]resso il centro di manutenzione di Milano Fiorenza, sono presenti 18 binari destinati alla manutenzione dei treni, aventi lunghezza fra 380 e 400 metri; tali binari, tuttavia, non sono né sezionati né sezionabili e, quindi, i treni in doppia composizione debbono essere sottoposti al medesimo tipo di lavorazione. Inoltre, sono presenti 4 binari molto corti destinati alle carrozze, nell'ambito del capannone 3, che vengono usati solo per la manutenzione di secondo livello di queste ultime”;*

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 7187/2025, del 21 gennaio 2025, con cui Trenord ha trasmesso le proprie osservazioni a seguito dell'audizione, *“da cui, in sintesi, emerge l'attuale - nonché prospettica - piena saturazione degli spazi e della capacità di servizio manutentivo dell'impianto di Milano Fiorenza”*;

VISTA

la nota prot. ART n. 17023/2025, del 18 febbraio 2025, con cui SVI è stata convocata in audizione;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 18333/2025, del 21 febbraio 2025, con cui SVI ha formulato un'istanza di differimento dell'avvio dell'audizione, che è stata accolta con nota prot. ART n. 19014/2025, del 24 febbraio 2025;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 21176/2025, del 3 marzo 2025, con cui SVI ha formulato una seconda istanza di differimento dell'audizione, che è stata accolta con nota prot. ART n. 21460/2025, di pari data;

VISTO

il verbale dell'audizione, tenutasi in data 17 marzo 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 26200/2025, di pari data, nel corso della quale SVI ha:

- rappresentato il proprio preminente interesse a *“ottenere l'accesso al centro di manutenzione di Milano Fiorenza”* e che *“allo stato, da parte di Trenord, non è stata offerta a SVI la possibilità di effettuare alcun tipo di incontro tecnico, né di effettuare alcun sopralluogo”*;
- illustrato le proprie esigenze manutentive;

- VISTA** la nota prot. ART n. 26594/2025, del 18 marzo 2025, con cui il verbale dell'audizione di SVI è stato inoltrato a Trenord, ai sensi dell'articolo 8, comma 5, del regolamento sanzionatorio, ai fini della trasmissione di eventuali osservazioni e controdeduzioni in ordine a quanto ivi rappresentato;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 38112/2025, del 16 aprile 2025, con cui Trenord ha trasmesso le proprie osservazioni a quanto rappresentato nel verbale dell'audizione di SVI;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 41381/2025, del 29 aprile 2025, con cui SVI ha rappresentato a Trenord, l'esigenza di accedere, a partire dal 2027, al centro di manutenzione di Milano Fiorenza, richiamando le precedenti interlocuzioni e dettagliando le proprie necessità; con la suddetta nota, SVI ha chiesto la trasmissione *"in tempi utili [del]la documentazione necessaria per la formalizzazione"* della richiesta di accesso al suddetto impianto, soggiungendo come, a seguito delle ricerche effettuate, non fosse riuscita a *"reperire le informazioni sulle caratteristiche tecniche dell'impianto e le modalità con le quali poter procedere ad una richiesta di accesso"*;
- VISTI** i rilievi effettuati sul sito *web* della Società, acquisiti agli atti con prot. ART n. 47919/2025, del 19 maggio 2025;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 49536/2025, del 23 maggio 2025, con cui Trenord, in riscontro alla nota di SVI acquisita agli atti con prot. ART n. 41381/2025, ha rappresentato che *"con la presente riscontriamo la Vostra in oggetto, per evidenziare che in relazione all'argomento sopra richiamato – riguardo al quale, ad ogni buon conto, richiamiamo le nostre precedenti comunicazioni – la Scrivente Società è in attesa degli esiti del procedimento avviato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 143/2024"*;
- VISTE** le risultanze istruttorie relative al presente procedimento comunicate alla Società, con nota prot. ART n. 51121/2025, del 29 maggio 2025, previa autorizzazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell'articolo 20, comma 1, lettera b), del regolamento sanzionatorio;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 55428/2025, del 16 giugno 2025, con cui Trenord ha formulato istanza di audizione innanzi al Consiglio;
- VISTA** la nota prot. ART n. 56162/2025, del 19 giugno 2025, con cui Trenord è stata convocata in audizione finale;
- VISTO** il verbale dell'audizione finale, tenutasi in data 15 maggio 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 62424/2025, del 16 luglio 2025, nel corso della quale a Trenord sono state formulate richieste di documentazione, ai sensi dell'articolo 21 del regolamento sanzionatorio, e la Società ha rappresentato che:
- la stessa *"non formula osservazioni sul merito delle risultanze istruttorie"*,

precisando che la Società ha chiesto di essere auditata allo scopo di illustrare all'Autorità le proprie necessità con riferimento ai termini per l'attuazione delle prescrizioni che le saranno date nella delibera di conclusione del procedimento”;

- “[i]n particolare, [...] la Società già sta operando per dare seguito a quanto preannunciato dall'Autorità nelle risultanze istruttorie comunicate nel corso del procedimento, ma chiede che, con riferimento a entrambi gli ordini, sia assegnato il termine del 31 ottobre 2025, così da permettere a Trenord di porre in essere tutte le attività necessarie, essendo richiesto anche l'intervento di una società esterna di revisione che dovrà certificare i dati da pubblicare”;*

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66153/2025, del 31 luglio 2025, con cui Trenord ha trasmesso la documentazione richiesta nel corso dell'audizione, relativa al fatturato dell'attività di tornitura;

VISTA

la nota prot. ART n. 66337/2025, del 31 luglio 2025, con cui alla Società sono state chieste informazioni, ai sensi dell'articolo 21 del regolamento sanzionatorio;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66480/2025, del 1° agosto 2025, con cui Trenord ha riscontrato la predetta richiesta di informazioni;

VISTI

i rilievi effettuati sul sito *web* della Società, acquisiti agli atti con prot. ART n. 66497/2025, del 1° agosto 2025;

VISTA

la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

CONSIDERATO

quanto rappresentato nella relazione istruttoria e, in particolare, che:

1. in relazione all'impianto di manutenzione di Milano Fiorenza, Trenord 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 n. 112/2015;
2. conseguentemente, la Società 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, numero 3), del decreto legislativo n. 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 n. 112/2015 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 cui siano offerti esclusivamente servizi di manutenzione pesante (cfr. misura 15 dell'Allegato “A” alla delibera dell'Autorità n. 130/2019);

4. conseguentemente, Trenord è soggetta al rispetto delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE e dal decreto legislativo n. 112/2015, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019;
5. in sintesi, la Società è vincolata a mettere a disposizione del pubblico una descrizione esaustiva dell'impianto (cfr. articolo 3, numero 3, 4 e 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e misure 6.1 e 6.2 della delibera ART n. 130/2019), nonché ad adoperarsi per conciliare al massimo tutte le richieste di accesso, attraverso la discussione e il coordinamento con i vari richiedenti, nel caso in cui una nuova richiesta sia in conflitto con un'altra richiesta o riguardi la capacità dell'impianto di servizio già assegnata (cfr. articolo 10, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177) e 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 (cfr. articolo 10, paragrafo 3, del menzionato regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177);
6. ove, malgrado tali attività, una richiesta non possa essere soddisfatta, Trenord è, altresì, obbligata a valutare congiuntamente col richiedente eventuali alternative valide (articolo 12, paragrafo 2, del menzionato regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177), potendo rigettare una richiesta solo laddove 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 di esecuzione (UE) 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; misura 7 della delibera ART n. 130/2019);
7. 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 ART n. 130/2019 (cfr. misura 8.2 della delibera n. 130/2019);
8. nel caso di specie, sulla base della documentazione agli atti, risulta che SVI ha ripetutamente contattato Trenord per chiedere informazioni inerenti al centro di manutenzione di Milano Fiorenza;
9. a tali richieste di informazioni acquisite agli atti la Società ha sempre risposto in senso negativo, affermando, in un primo caso, che *"il D.Lgs. n. 112/2015 (segnatamente, l'art. 13, comma 2 e seguenti) prevede l'obbligo in capo ai gestori degli impianti di servizio di consentire l'accesso ai medesimi impianti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, e di rispondere (anche,*

se del caso, in maniera negativa) alle richieste di accesso in tempi ragionevoli. Benché detto provvedimento normativo non faccia riferimento alle richieste preliminari di informazioni dalle imprese ferroviarie ai gestori degli impianti di servizio, si ritiene, sin da ora, comunque opportuno riscontrare la richiesta per evidenziare che l'impianto in questione ha già raggiunto livelli di saturazione e non dispone di alcuna capacità manutentiva residua" (cfr. prot. ART n. 72094/2024) e, in un secondo caso, che "con la presente riscontriamo la Vostra in oggetto, per ribadire il contenuto della nostra Prot. n. 0014814 dello scorso 11 novembre. In particolare, rimarchiamo che l'impianto de quo ha già raggiunto livelli di saturazione e non dispone di alcuna capacità manutentiva residua" (id.);

10. infine, alla terza nota da parte di SVI Trenord ha replicato che "con la presente riscontriamo la Vostra in oggetto, per confermare il contenuto delle nostre Prot. n. 0014814 dell'11 novembre 2022 e n. 0003757 dello scorso 20 marzo. In particolare, rimarchiamo nuovamente che l'impianto in questione ha già raggiunto livelli di saturazione e non dispone di alcuna capacità manutentiva residua. Nel ribadire l'adempimento da parte della Scrivente Società a quanto previsto dalla normativa europea, porgiamo distinti saluti" (id.);
11. la condotta di Trenord si configura come illegittimamente escludente e non conforme alla normativa e alla regolazione, perché la Società non ha nemmeno messo in condizione SVI di formulare le proprie richieste di accesso al centro di manutenzione di Milano Fiorenza, eludendo in radice i principi di equità, non discriminazione e trasparenza vigenti in materia di accesso agli impianti di servizio;
12. l'atteggiamento elusivo di Trenord è dimostrato anche dal fatto che, nel corso delle interlocuzioni con gli Uffici dell'Autorità, Trenord ha confermato di ritenere che essa "non aveva – né ha – alcun obbligo di indicare soluzioni alternative, sia per le motivazioni sopra richiamate sia per il fatto che non trattasi di una procedura di coordinamento" (cfr. prot. ART n. 72094/2024);
13. inoltre, Trenord non ha messo a disposizione del pubblico una descrizione dettagliata dell'impianto di Milano Fiorenza, secondo le modalità prescritte dal vigente quadro normativo e regolatorio, e contenente le informazioni da questo richieste – in particolar modo quelle relative ai servizi offerti, alle condizioni di accesso e all'imposizione dei relativi corrispettivi – non essendo a tal fine sufficiente la laconica presentazione degli impianti di servizio gestiti dalla Società, disponibile sul sito *web* della medesima (cfr. prott. ART n. 95764/2024, n. 47919/2025 e n. 66497/2025);
14. nel corso del procedimento, Trenord non ha contestato alcuno dei fatti posti alla base della contestazione, limitandosi a trasmettere documentazione per segnalare lo stato di saturazione del centro di manutenzione (cfr. prott. ART n. 71872025 e n. 38112/2025);
15. tuttavia, come già chiarito nella delibera di avvio, la saturazione dell'impianto

non esclude la sussistenza degli obblighi come *supra* sunteggiati;

16. infatti, pure in condizioni di saturazione dell'impianto, il gestore è tenuto comunque permettere a tutti i terzi interessati di formulare le proprie richieste di accesso, dovendo, in primo luogo, garantire il compendio informativo necessario per presentarle, e, poi, provare a conciliarle con quelle eventualmente in conflitto ed effettuare la procedura di coordinamento; solo se, in esito a tali attività, sia stato impossibile soddisfarle, e, comunque, a seguito della valutazione congiunta delle possibili alternative valide, può respingerle;
17. tale conclusione, peraltro, è rinforzata dalla circostanza che, come illustrato dalla stessa Società, vi sono dei margini di parziale sotto-utilizzo della capacità del tornio (cfr. prot. ART n. 7187/2025 e prot. ART n. 38112/2025), la cui possibile allocazione a SVI avrebbe potuto essere valutata da Trenord, se quest'ultima avesse messo in condizioni il Vettore di formalizzare con piena cognizione di causa una richiesta di accesso per le proprie esigenze manutentive;
18. d'altronde, in qualità di gestore di impianto di servizio, Trenord non può limitarsi a prefigurare agli interessati che chiedano informazioni inerenti all'impianto medesimo un riscontro negativo alle richieste di capacità, a maggior ragione in considerazione del fatto che, presso il centro di manutenzione di Milano Fiorenza, la Società offre i propri servizi a favore di altri operatori ferroviari (cfr. prot. ART n. 134152/2024);
19. tanto più che, in ogni caso, indipendentemente dalla saturazione dell'impianto, Trenord non ha pubblicato, sebbene vi fosse tenuta, una descrizione dell'impianto di servizio conforme a quanto prescritto dall'articolo 3, n. 3, 4 e 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalle misure 6.1 e 6.2 della delibera ART n. 130/2019;
20. tale profilo violativo, peraltro, non ha solo determinato una lesione dei diritti informativi dei terzi interessati, ma ha anche inciso sulla possibilità di Trenord di gestire correttamente le richieste di capacità, perché proprio in tale omessa descrizione avrebbero dovuto essere inclusi, *inter alia*, i criteri di priorità per la risoluzione dei conflitti fra richieste incompatibili (cfr. articolo 4, paragrafo 2, lettera k), del menzionato regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177;

RITENUTO

quindi, che sussistano i presupposti per accertare, nei confronti di Trenord S.r.l., l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio e, conseguentemente, per irrogare la sanzione amministrativa pecuniaria prevista ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

CONSIDERATO

altresì quanto rappresentato nella relazione istruttoria in ordine alla quantificazione delle sanzioni e in particolare che:

1. l'articolo 37, comma 14, lettera a), del D.lgs. n. 112/2015 dispone che *"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 [...] 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 pecunaria 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";*
2. ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 689/1981, la sanzione da irrogare alla Società per la violazione accertata deve essere commisurata, all'interno dei limiti edittali individuati da legislatore, *"alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche";*
3. con riferimento alla gravità della violazione, al fine di determinare l'importo base della sanzione, rilevano:
 - la durata della violazione, in quanto Trenord, da un lato, non ha mai pubblicato la descrizione del centro di manutenzione, e, dall'altro, ha mantenuto la propria condotta elusiva, nei confronti del Vettore, a partire dal riscontro alla prima comunicazione di SVI del 30 settembre 2022, prot. SVI-U-2022-0090, cui la Società ha replicato con nota dell'11 novembre 2022, prot. Trenord n. 14814 (cfr. prot. ART n. 72094/2024);
 - l'elemento soggettivo, caratterizzato dalla piena consapevolezza della violazione, atteso che la condotta elusiva contestata a Trenord è stata confermata in due successive comunicazioni (cfr. prot. ART n. 72094/2024) e, ancora, nel corso del presente procedimento (cfr. prot. ART n. 49536/2025);
 - la natura composita della violazione, in quanto la condotta di Trenord ha violato plurimi principî e disposizioni fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio;
 - la plurioffensività della violazione, in quanto la mancata pubblicazione della descrizione del centro di manutenzione di Milano Fiorenza ha leso il diritto all'informazione del mercato e inciso sulla possibilità di Trenord di gestire correttamente le richieste di capacità, e, inoltre, la condotta elusiva di Trenord ha violato il diritto all'accesso equo e non discriminatorio di SVI, oltre ad aver compresso le prerogative dell'Autorità, atteso che, ove Trenord avesse correttamente trattato le richieste del Vettore e, al termine della procedura, avesse ritenuto di

doverle rigettare per congestione dell'impianto, avrebbe dovuto informarne l'Autorità per le determinazioni di competenza, ai sensi della misura 8.2 della delibera n. 130/2019;

- l'effetto pregiudizievole della condotta nei confronti di SVI, che tuttora non ha accesso al centro di manutenzione, considerato che, sulla base della stessa dichiarazione di Trenord, vi sono dei margini di parziale sotto-utilizzo della capacità del tornio (cfr. prot. ART n. 7187/2025 e prot. ART n. 38112/2025);
- 4. non sussiste la reiterazione;
- 5. non sussistono azioni poste in essere per la eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, atteso che Trenord, nel corso del procedimento, ha confermato la propria condotta elusiva nei confronti di SVI (cfr. prot. ART n. 49536/2025);
- 6. in relazione alle condizioni economiche dell'agente, dall'ultimo bilancio disponibile della Società emerge che la stessa ha esposto un valore totale dei ricavi delle vendite, delle prestazioni e di altri proventi commerciali, per l'esercizio 2024, pari ad euro 959.595.347 ed un utile di esercizio pari ad euro 21.318.855;
- 7. come comunicato con le note acquisite agli atti con prot. ART n. n. 66153/2025 e n. 66480/2025, la Società il valore complessivo dei proventi da mercato relativo all'esercizio chiuso in data 31 dicembre 2024 è pari a euro 401.355.995,60;
- 8. nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina sanzionatoria di riferimento, il massimo edittale della sanzione irrogabile è pari a 1 milione di euro in considerazione del limite sanzionatorio previsto; contrariamente, con la mera applicazione percentuale sul fatturato, il massimo edittale sarebbe stato pari ad euro 4.013.559,95;
- 9. inoltre, poiché la quantificazione della sanzione da irrogare deve in ogni caso assicurarne l'effettività, la proporzionalità e la dissuasività, è appropriato considerare anche il fatturato relativo alle attività di tornitura effettuate presso il centro di manutenzione di Milano Fiorenza, come risulta dalla nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66153/2025;
- 10. per le considerazioni su esposte e sulla base delle linee guida, risulta congruo: (i) determinare l'importo base della sanzione nella misura di euro 50.000,00 (cinquantamila/00); (ii) non applicare, sul predetto importo base, alcuna maggiorazione; (iii) non applicare sul predetto importo base alcuna riduzione; (iv) irrogare, conseguentemente, la sanzione amministrativa pecuniaria nella misura di euro 50.000,00 (cinquantamila/00);

RITENUTO

pertanto di procedere all'irrogazione della sanzione nella misura di euro 50.000,00 (cinquantamila/00), ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

RILEVATO	inoltre, che, sulla base di quanto rappresentato da Trenord nella nota acquisita agli atti con prot. ART n. 49536/2025, nel corso dell'audizione finale innanzi al Consiglio, nonché sulla base dei rilievi acquisiti agli atti con prot. ART n. 66497/2025, risulta che la violazione sia tuttora in corso;
RITENUTO	pertanto, che sia necessario adottare misure adeguate per porre fine alla violazione accertata, nell'interesse del mercato, in quanto Trenord non ha ancora pubblicato una descrizione del centro di manutenzione di Milano Fiorenza e non ha ancora trattato le richieste di capacità di SVI in maniera conforme alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e della delibera ART n. 130/2019;
RITENUTO	conseguentemente, che siano sussistenti i presupposti per ordinare a Trenord, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 112/2015, di:
	<ul style="list-style-type: none">- pubblicare una descrizione del centro di manutenzione di Milano Fiorenza conforme al quadro regolatorio (cfr. articoli 3, n. 3, 4 e 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e misure 6.1 e 6.2 della delibera ART n. 130/2019);- fornire a SVI tutte le informazioni necessarie per formulare le proprie richieste di capacità presso il menzionato centro di manutenzione, trattandole poi conformemente alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e della delibera dell'Autorità n. 130/2019;
RITENUTO	in accoglimento della relativa istanza di Trenord, di assegnare alla Società il termine del 31 ottobre 2025 per dare completa attuazione agli ordini di cui <i>supra</i> ;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, è accertata, nei confronti di Trenord S.r.l., l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Milano Fiorenza;
2. per la violazione di cui al punto 1, è irrogata, nei confronti di Trenord S.r.l., la sanzione amministrativa pecunaria di euro 50.000,00 (cinquantamila/00), ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
3. la sanzione di cui al punto 2 deve essere pagata entro il termine di trenta giorni dalla data di notifica del presente provvedimento, tramite versamento da effettuarsi mediante l'utilizzo del servizio PagoPA, disponibile nella sezione "Servizi on-line PagoPA" (al link <https://autorita-trasporti.servizi-pa-online.it/>), indicando, nel campo 'Delibera n.': 145, nel campo 'Anno': 2025 e nel campo 'Descrizione causale': "sanzione Delibera n. 145/2025";

4. decorso il termine di cui al punto 3, per il periodo di ritardo inferiore ad un semestre, devono essere corrisposti gli interessi di mora nella misura del tasso legale; in caso di ulteriore ritardo nell'adempimento, ai sensi dell'articolo 27, comma 6, della legge 24 novembre 1981, n. 689, la somma dovuta per la sanzione irrogata è maggiorata di un decimo per ogni semestre a decorrere dal giorno successivo alla scadenza del termine del pagamento e sino a quello in cui il ruolo è trasmesso al concessionario per la riscossione; in tal caso la maggiorazione assorbe gli interessi di mora maturati nel medesimo periodo;
5. per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, si ordina a Trenord S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di:
 - pubblicare una descrizione del centro di manutenzione di Milano Fiorenza conforme al quadro regolatorio (cfr. articolo 3, n. 3, 4 e 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e misure 6.1 e 6.2 della delibera ART n. 130/2019);
 - fornire a SVI tutte le informazioni necessarie per formulare le proprie richieste di capacità presso il menzionato centro di manutenzione, trattandole poi conformemente alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e della delibera dell'Autorità n. 130/2019;
6. per dare completa attuazione agli ordini di cui al punto 5, si assegna a Trenord S.r.l., il termine del 31 ottobre 2025; entro il termine di dieci giorni decorrenti da tale data, Trenord S.r.l. trasmette all'Autorità la documentazione idonea a comprovare l'attuazione di tali ordini;
7. in caso di inottemperanza agli ordini di cui al punto 5, potrà essere irrogata una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 100.000 ad euro 500.000, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera b), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
8. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Trenord S.r.l., comunicata a SNCF Voyages Italia S.r.l., in qualità di partecipante al procedimento, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro sessanta giorni, ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte o, entro centoventi giorni, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 4 settembre 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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