

Delibera n. 147/2025

**Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 52/2025, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.**

L'Autorità, nella sua riunione del 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”*;
- il comma 3, lettera f), ai sensi del quale l'Autorità *“ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese propongano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti”*;
- il comma 3, lettera m), ai sensi del quale l'Autorità *“nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera f) applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata”*;

**VISTA**

la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 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]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'impostazione 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 configgente 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 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: Società, 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”;

- “[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 altri tipologie [sic] di servizi, ovvero in assenza di pubblicazione del predetto elenco, i Richiedenti sono tenuti a rispettare l’ulteriore scadenza indicata dal GI”;
- “[l]e 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”;
- “[l]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”;

**VISTA**

la delibera n. 52/2025, del 19 marzo 2025, notificata con nota prot. ART n. 27094/2025, di pari data, con cui è stato avviato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., un procedimento sanzionatorio, ai sensi dell’articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l’inoservanza 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, con

riferimento all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi;

- VISTE** le note prot. ART n. 28494/2025, del 25 marzo 2025, nn. 29449/2025, 29658/2025, 29659/2025 e 29718/2025, del 27 marzo 2025, n. 32264/2025, del 4 aprile 2025, n. 38138/2025, del 16 aprile 2025, nn. 40233/2025 e 40343/2025, del 24 aprile 2025, e n. 41061/2025, del 29 aprile 2025, con cui è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di Italo S.p.A. (di seguito: Italo);
- VISTE** le note prot. ART n. 29729/2025, del 27 marzo 2025, e n. 32183/2025, del 4 aprile 2025, con cui è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di RFI;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 30490/2025, del 31 marzo 2025, con cui SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito: SVI o Vettore) ha formulato un'istanza di partecipazione al procedimento, contenente anche la richiesta di poter accedere agli atti del procedimento e di essere convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- VISTA** la nota di SVI a RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 31723/2025, del 3 aprile 2025, relativa alla propria richiesta di capacità nel Centro di Milano Porta Garibaldi per l'orario di servizio 2024/2025, con cui il Vettore ha rappresentato al Gestore che la proposta formulata da quest'ultimo non era soddisfacente e ha chiesto che fosse aumentato il numero di *slot* settimanali concessi, modificandone anche la fascia oraria;
- VISTA** la nota prot. ART n. 32186/2025, del 4 aprile 2025, con cui è stata riscontrata la richiesta di accesso agli atti di SVI;
- VISTA** la nota di SVI a RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 36934/2025, dell'11 aprile 2025, con cui il Vettore ha formulato una richiesta di capacità nel Centro di Milano Porta Garibaldi per l'orario di servizio 2025/2026;
- VISTA** l'istanza di audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni di RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 43996/2025, dell'8 maggio 2025;
- VISTA** la nota prot. ART n. 44315/2025, del 9 maggio 2025, con cui RFI è stata convocata in audizione;
- VISTO** il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi in data 13 maggio 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 46255/2025, di pari data, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie alla Società, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:
- *"RFI ha scelto di non presentare una memoria di difesa, perché la Società confida nella possibilità di addivenire a una chiusura del procedimento senza l'accertamento dell'infrazione, attraverso la presentazione di una proposta di impegni";*

- “[l]a proposta elaborata da RFI, in particolare, consta di tre punti. In primo luogo, sul presupposto che non sarà possibile non tentare di dare soddisfazione al richiedente nella proposta di impegni, la Società ha pensato di offrire a quest’ultimo una porzione di capacità presso l’impianto di Milano San Rocco in sede di orario, tenendo conto dei vincoli attualmente presenti, ossia la circostanza che l’impianto è occupato durante le ore notturne da un altro vettore in forza di accordo quadro e in orario diurno sono presenti esigenze manutentive di RFI”;
- “[i]nfatti, attraverso una rimodulazione delle proprie esigenze, RFI è in condizione di offrire due ulteriori giornate per cinque ore, oltre a quelle di sabato e di domenica. Non è, tuttavia, possibile garantire l’accesso al centro di manutenzione per due ore fra le sei e le otto del mattino, perché attualmente tale fascia orario è occupata da un altro vettore, che, malgrado i tentativi di compatibilizzazione del Gestore, non ha prestato il proprio consenso”;
- “al richiedente sarà assicurato uno slot di cinque ore, come da richiesta, ma l’orario di inizio sarà fatto slittare alle ore otto, anziché alle ore sei”;
- “[i]noltre, RFI intende predisporre delle procedure interne da affiancare alle disposizioni del Prospetto informativo della rete [...], allo scopo di garantire l’interpretazione sistematica delle disposizioni relative alla concessione di capacità con riferimento ai centri di manutenzione, anche alla luce delle previsioni di cui alla delibera dell’Autorità n. 130/2019”;
- “[i]n particolare, il Gestore vorrebbe introdurre un principio secondo cui una singola impresa non potrà saturare in accordo quadro la capacità d’impianto – in analogia a quanto accade con riferimento alla capacità d’infrastruttura –, introducendo così una quota di riserva”;
- “parte dell’impegno della Società prevederebbe di introdurre nel PIR una migliore descrizione delle caratteristiche infrastrutturali degli impianti di servizio, prevedendo altresì che le imprese interessate precisino meglio, in sede di richieste di capacità, le proprie esigenze in termini di numero di binari e di durata dell’utilizzo richiesto, così da facilitare le attività di compatibilizzazione del Gestore”;

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 49573/2025, del 23 maggio 2025, con cui RFI ha trasmesso la proposta di impegni, allo scopo di ottenere la chiusura del procedimento senza l’accertamento dell’infrazione, chiedendo altresì di essere audita “[a]l fine di ulteriormente illustrare e chiarire ogni aspetto concernente la completezza degli impegni proposti”;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 50066/2025, del 26 maggio 2025, con cui RFI è stata convocata in audizione;

**VISTE**

le note prott. ART nn. 50067/2025 e 50068/2025, del 26 maggio 2025, con cui, ai sensi dell’articolo 13, comma 5, del regolamento sanzionatorio, è stato comunicato, rispettivamente, a Italo e a SVI che RFI aveva presentato una proposta di impegni;

**VISTO**

il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi in data 16 giugno 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 55574/2025, del 17 giugno 2025, nel corso della quale la Società si è riservata di trasmettere una proposta di impegni chiarita e, in risposta ai quesiti degli Uffici, ha rappresentato che:

- *"la Società si è interrogata sulla possibilità di assegnare capacità a più vettori nel corso del medesimo turno; tuttavia, per quanto riguarda la tutela della sicurezza sul lavoro, i soggetti che prestano la propria opera devono essere separati l'uno dall'altro. Per tale ragione RFI ha ragionato nel senso che nel corso di un singolo slot orario il centro di manutenzione possa essere occupato da un solo operatore";*
- *"RFI è favorevole a effettuare valutazioni in ordine alla possibilità di assicurare una riserva di capacità in maniera maggiormente granulare, fermo restando che, in via preventiva, la Società necessiterà di tempo per effettuare valutazioni in ordine alle fasce orarie minime da assicurare ai vettori";*

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 55743/2025, del 17 giugno 2025, con cui RFI ha riscontrato la richiesta di capacità di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 31723/2025, formulando una proposta di accesso al centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, conforme a quanto anticipato dagli Uffici dell'Autorità;

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 56436/2025, del 20 giugno 2025, con cui il Gestore ha chiesto la proroga del termine assegnato per la trasmissione della proposta di impegni chiarita, rappresentando che *"sebbene i turni di utilizzo -nonché l'individuazione temporale di una fascia notturna e di una diurna- siano ritenuti dalla Scrivente una misura di concreto interesse, la loro fattibilità tecnica rispetto ai singoli centri di manutenzione gestiti da RFI, ed in particolare a quello oggetto del presente procedimento, deve essere oggetto di puntuali approfondimenti con le competenti Strutture aziendali. In particolare -al fine di poter concretamente determinare l'ottimale consistenza e conseguente durata di un singolo turno di utilizzo- occorre valutare se possano sussistere interferenze tra la movimentazione dei materiali rotabili in ingresso ed uscita dagli impianti in questione, rispetto alle esigenze di circolazione del Gestore nelle contigue stazioni";*

**VISTA**

la nota prot. ART n. 57291/2025, del 25 giugno 2025, con cui è stata accolta l'istanza di proroga del termine di RFI;

**VISTE**

le note acquisite agli atti con prott. ART n. 59633/2025, del 4 luglio 2025, e n. 59854/2025, del 7 luglio 2025, con cui SVI ha replicato alla proposta del GI, di cui al prot. ART n. 55743/2025, chiedendo la modifica delle fasce orarie di accesso;

**VISTA**

la nota di replica di RFI a SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 65015/2025, del 25 luglio 2025, con cui il Gestore ha confermato che *"l'unica proposta attuabile, compatibile con le vigenti condizioni infrastrutturali nonché in grado di garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza e operatività dell'impianto, è quella già formalizzata nella comunicazione"* di cui al prot. ART n. 55743/2025;

- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66157/2025, del 31 luglio 2025, con cui RFI ha presentato la proposta di impegni chiarita;
- CONSIDERATO** che, con la propria proposta di impegni, RFI, in sintesi, si è impegnata:
- ad assegnare a SVI *“capacità per l'utilizzo del centro di manutenzione in parola dalle ore 08.00 alle ore 13.00, dal venerdì al lunedì, per un totale, dunque, di cinque ore al giorno per quattro giorni a settimana”*;
  - a proporre, in sede di procedura periodica di revisione del PIR, la modifica delle disposizioni ivi contenute in materia di assegnazione di capacità presso gli impianto di servizio, nel senso di *“procedere ad una complessiva revisione delle pertinenti previsioni [...] al fine di aumentarne la chiarezza, la funzionalità di utilizzo e l'immediata corrispondenza al complesso di disposizioni dettate dalla normativa eurounitaria di dettaglio e dalla regolazione”*, con l'introduzione delle seguenti modifiche:
    - *“anticipo da settembre ad agosto del termine per la presentazione delle richieste di accesso agli impianti/ai servizi, funzionale a disporre del tempo necessario all'espletamento di tutte le fasi del processo dettagliate nel testo del PIR”*;
    - *“comunicazione ad ART del rigetto di una richiesta a seguito dell'espletamento della procedura di coordinamento, indipendentemente dalla prossimità di saturazione dell'impianto e successiva comunicazione dell'eventuale accettazione da parte del Richiedente della proposta alternativa valida. Ciò al fine di consentire all'Autorità di disporre di un più completo set informativo in merito al processo di allocazione della capacità d'impianto”*;
    - a *“effettuare una mappatura degli stessi volta a dare evidenza per ciascun impianto di specifiche caratteristiche d'interesse per le imprese quali ad esempio la lunghezza dei binari, il numero di fasci, superfici disponibili”* i cui esiti *“sono confluiti nella modifica della descrizione degli impianti e dei moduli per la richiesta di accesso inseriti nel PIR, in modo tale da consentire alle IF di fornire un maggior grado di dettaglio delle proprie esigenze di utilizzo dei centri di manutenzione”*;
    - a *“introdurre l'articolazione degli orari di apertura dei centri di manutenzione in due macro-fasce giorno/notte, a loro volta suddivise in turni di utilizzo (ad oggi previsti dal quadro normativo regolatorio solo come strumento opzionale a cui ricorrere per risolvere casi di richieste confliggenti). In dettaglio, RFI propone che la fascia diurna si estenda dalle ore 8:00 alle ore 19:59 e la fascia notturna dalle ore 20:00 alle ore 7:59 e che ciascuna sia suddivisa in due turni di utilizzo di sei ore”*, introducendo una rimodulazione che possa *“costituire un fattore incentivante per una maggiore efficienza nella gestione e nell'utilizzo dei centri di manutenzione”*, ed essere *“funzionale all'introduzione del principio secondo cui l'assegnazione di capacità d'impianto in Accordo Quadro non può tradursi, di fatto, in un diritto di utilizzo esclusivo dello stesso. Nello*

*specifico, per effetto di tale principio, nei centri di manutenzione gestiti da RFI, in fase di allocazione di capacità quadro, ad un singolo Richiedente non potrà essere assegnata la totalità dei turni di utilizzo previsti per ciascuna fascia giorno/notte. Difatti, un turno di utilizzo per fascia costituirà la quota di riserva da garantire almeno ad un secondo Richiedente Accordo Quadro", con la precisazione che "[c]on riferimento agli impianti, tuttavia, secondo la Scrivente, è necessario che la quota di riserva sia garantita in Accordo Quadro e non per i singoli orari di servizio, ciò al fine di soddisfare le richieste di capacità quadro di più di un Richiedente";*

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

**RITENUTO** che, ad una preliminare e complessiva valutazione, la proposta relativa agli impegni sopra indicati, come chiariti con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66157/2025, del 31 luglio 2025, appaia potenzialmente idonea ad assicurare l'efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, attesa anche l'opportunità del contributo partecipativo dei terzi interessati tramite la sottoposizione della predetta proposta di impegni alle eventuali osservazioni degli stessi ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, in quanto:

- RFI ha posto fine agli effetti della violazione contestata, avendo proposto a SVI fasce orarie di accesso al centro di manutenzione, che, per quanto non esattamente corrispondenti alle richieste del Vettore, sono conformi a quanto stabilito dall'articolo 10, comma 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, che espressamente include la possibilità di proporre orari alternativi fra le opzioni che il gestore dell'impianto di servizio deve prendere in considerazione per soddisfare le eventuali richieste confliggenti di accesso ricevute;
- la Società si è, altresì, impegnata a descrivere in maniera maggiormente approfondita i propri impianti di manutenzione, allo scopo di meglio consentire alle imprese ferroviarie di illustrare le proprie esigenze manutentive, in un'ottica di razionalizzazione dell'offerta di capacità, e a condividere con l'Autorità informazioni funzionali allo svolgimento delle funzioni di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura in materia di assegnazione di spazi presso gli impianti di servizio;
- RFI, infine, ha proposto di introdurre delle misure finalizzate a efficientare l'utilizzo dei propri centri di manutenzione, nonché a produrre effetti pro-concorrenziali sull'accesso, introducendo delle riserve di capacità in analogia a quanto già previsto per l'accesso alla rete;

**RITENUTO** che sussistano, pertanto, i presupposti per dichiarare ammissibile, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la summenzionata

proposta di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., concernente gli impegni sopra indicati, e per disporne la pubblicazione sul sito *web* istituzionale, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del regolamento sanzionatorio, allo scopo di effettuare la consultazione pubblica di cui all'articolo 17;

**CONSIDERATO** che rimane comunque impregiudicata la valutazione – da effettuarsi in esito all'istruttoria di cui all'articolo 17 del predetto regolamento sanzionatorio – sulla effettiva idoneità della proposta di impegni a risolvere le criticità sottese alla contestata violazione 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;

tutto ciò premesso e considerato

#### **DELIBERA**

1. per le considerazioni di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamate, è dichiarata ammissibile, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la proposta di impegni presentata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la nota acquisita al prot. ART n. 49573/2025, del 23 maggio 2025, come chiarita con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66157/2025, del 31 luglio 2025, in relazione alla violazione 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, contestata con la delibera n. 52/2025, di avvio del presente procedimento;
2. ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del regolamento sanzionatorio, sul sito *web* istituzionale dell'Autorità è disposta la pubblicazione della nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66157/2025, del 31 luglio 2025, allegata alla presente delibera di cui costituisce parte integrante ed essenziale, ai fini dello svolgimento della consultazione pubblica di cui all'articolo 17 del regolamento sanzionatorio;
3. i terzi interessati possono presentare, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, le proprie osservazioni scritte in merito agli impegni proposti e dichiarati ammissibili, entro e non oltre trenta giorni dalla data della pubblicazione di cui al punto n. 2. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza a corredo delle osservazioni, dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;
4. le osservazioni dei terzi interessati possono essere inviate al responsabile del procedimento, dott. Ernesto Pizzichetta, tramite posta elettronica certificata (PEC) al seguente indirizzo: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it);
5. le osservazioni pervenute sono pubblicate sul sito *web* istituzionale dell'Autorità a cura del responsabile del procedimento;
6. entro i trenta giorni successivi alla pubblicazione di cui al punto n. 5, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

può presentare per iscritto la propria posizione in relazione alle osservazioni presentate dai terzi ed eventualmente introdurre modifiche accessorie alla proposta di impegni;

7. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., comunicata a SNCF Voyages Italia S.r.l. e a Italo S.p.A., in qualità di partecipanti al procedimento, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 4 settembre 2025

Il Presidente

Nicola Zaccheo

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