Prot.n. 0081204/2025 del 03/10/2025 10:11:07 Pagine totali: (3) Documento firmato digitalmente da PAOLO GIOVANNI LUCA BELFORTE

Roma, 02 ottobre 2025
ITALO.P.25.275.2

Spett.le
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Ufficio Vigilanza e Sanzioni
Via Nizza 230,
10126, Torino

Alla c.a. del Responsabile del Procedimento Dott. Ernesto Pizzichetta

Trasmessa a mezzo pec: pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: ***Delibera ART n. 147/2025 del 4 settembre 2025. Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 52/2025. Osservazioni in ordine alla proposta di impegni presentata da RFI.***

Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (“**Italo**”) svolge le seguenti osservazioni in ordine alla proposta di impegni formulata da RFI in data 31 luglio 2025 nell’ambito del procedimento sanzionatorio avente ad oggetto l’accesso delle Imprese Ferroviarie (“IF”) agli impianti di servizio destinati alla manutenzione del materiale rotabile, dichiarata ammissibile con delibera n. 147/2025 del 4 settembre 2025 (“Proposta di Impegno”).

* * *

Le presenti osservazioni vengono svolte con specifico riferimento alla **Proposta di Impegno di cui al punto 1.3 del documento di RFI** , con la quale il gestore di infrastruttura (“**GI**”) prefigura un’ipotesi di organizzazione dei servizi basata sull’articolazione degli orari di apertura dei centri di manutenzione in due macro-fasce giorno/notte, suddivisa ciascuna di esse in turni di utilizzo di sei ore, prevedendo che ad un singolo richiedente (IF) non potrà essere assegnata la totalità dei turni di utilizzo per ciascuna delle fasce orarie suddette. Se definitivamente approvato da codesta Autorità, il sistema in questione dovrebbe, secondo il GI, comportare un aggiornamento, anche straordinario, del PIR nonché produrre un “*effetto modificativo dei vigenti Accordi Quadro*” (così testualmente la proposta di RFI in data 31 luglio 2025, pag. 6).

Il sistema proposto, pur nella prospettiva di identificare misure volte a massimizzare la capacità disponibile degli impianti, non è in alcun modo accettabile, perché (a) tecnicamente non attuabile e, comunque (b) produttivo di gravi inefficienze.

Prot.n. 0081204/2025 del 03/10/2025 10:11:07 Pagine totali: (3) Documento firmato digitalmente da PAOLO GIOVANNI LUCA BELFORTE

1. Inadeguatezza tecnica dei turni da sei ore

In primo luogo, la previsione di turni di disponibilità del centro di manutenzione della durata ognuno di sei ore è del tutto incongrua e inattuabile sul piano tecnico, perché non tiene conto delle reali esigenze manutentive del materiale rotabile.

Dall'analisi della proposta del GI si ricava, infatti, che la stessa è stata formulata senza alcuna (pur necessaria) preventiva verifica di fattibilità tecnica, ossia senza accertare se il limite temporale di sei ore che si vorrebbe introdurre per gli interventi di manutenzione sui treni sia compatibile con la natura e l'oggetto di tali attività. In realtà, i turni di sei ore proposti da RFI limitano la disponibilità dell'impianto in misura da renderlo totalmente inadeguato alla corretta esecuzione degli interventi di manutenzione, che quindi in concreto non potrebbero essere effettuati. [***OMISSIS***]

Non si comprende sulla base di quali dati e a seguito di quali acquisizioni istruttorie RFI abbia ritenuto di proporre una formula organizzativa che prevede turni di disponibilità del centro di manutenzione chiaramente insufficienti a garantire la corretta esecuzione degli interventi di manutenzione dei treni.

In particolare, la manutenzione ordinaria dei treni [***OMISSIS***] richiede tempi di esecuzione [***OMISSIS***]. Il Soggetto Responsabile della Manutenzione certificato (SRM), al quale Italo ha affidato la manutenzione della propria flotta, richiede una durata minima di sosta di [***OMISSIS***] ore per l'esecuzione delle attività manutentive su ogni treno. Questa durata è stata definita dal manutentore (Alstom) sulla base delle caratteristiche tecniche della flotta Italo, del numero e della tipologia dei controlli obbligatori da effettuarsi e necessari per garantire un esercizio in sicurezza dei treni e un corretto funzionamento del sistema di gestione della sicurezza e si traduce in concreto, [***OMISSIS***].

[***OMISSIS***]

[***OMISSIS***]

In sintesi, la proposta di impegno ora in esame non è accettabile, in primo luogo, per ragioni di carattere essenzialmente tecnico legate anche alla sicurezza della circolazione delle flotte, perché gli ipotizzati turni di utilizzo di sei ore non sono materialmente compatibili con le esigenze operative della manutenzione dei treni AV.

2. Contrasto con gli accordi vigenti

[***OMISSIS***]

Tale disponibilità costituisce per la scrivente IF un requisito imprescindibile per una corretta gestione della propria attività, strettamente condizionata anche dalle esigenze di manutenzione della flotta esposte dal SRM Alstom, che richiede la disponibilità giornaliera [***OMISSIS***].

Giova peraltro sottolineare che la Proposta di Impegni presentata da RFI ignora completamente i tempi tecnici necessari per (i) le operazioni di ingresso e uscita dal centro di manutenzione e (ii) le operazioni di *hand-over* tra le imprese in termini di responsabilità nell'utilizzo dell'impianto e preparazione delle successive operazioni con evidente impatto sulla sicurezza complessiva. Entrambe le suddette tempistiche devono necessariamente sommarsi ai tempi necessari ad effettuare le attività manutentive ([***OMISSIS***]). È paradossale che un Gestore dell'Infrastruttura abbia previsto turni di utilizzo di 6 ore senza soluzione di continuità, non considerando le tempistiche relative alle operazioni sopra descritte.

Prot.n. 0081204/2025 del 03/10/2025 10:11:07 Pagine totali: (3) Documento firmato digitalmente da PAOLO GIOVANNI LUCA BELFORTE

Il rischio è evidentemente quello che la denegata dichiarazione di ammissibilità dell'impegno di cui si discute costituisca grave impedimento alla programmata manutenzione dei treni Italo e pregiudichi l'efficienza del suo modello organizzativo e di gestione della sicurezza.

3. Mancata valutazione di alternative

Inoltre, stupisce che il GI, anziché prendere impegni che pregiudicano gravemente l'organizzazione industriale di soggetti terzi, non abbia neanche di ipotizzato di realizzare misure di efficientamento alternative. Ci si riferisce, a mero titolo esemplificativo, alla possibilità di potenziare il centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi o alla possibilità di individuare postazioni alternative nell'ambito del nodo di Milano nel quale sono presenti altri impianti di manutenzione per treni AV, che già dispongono di un numero di binari utilizzabili per attività di manutenzione [***OMISSIS***].

L'utilizzazione di strutture alternative deve essere necessariamente considerata dal GI, in quanto secondo le vigenti disposizioni normative la ricerca di un'alternativa valida è la prima misura da porre in essere da parte del GI nel caso in cui la capacità richiesta da una IF non sia disponibile in quanto già impegnata (v. art. 13, par.5, Direttiva UE 2012/34; art. 12, Par. 3, del Regolamento di esecuzione 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017).

L'aver omesso di considerare le possibili soluzioni alternative costituisce anch'essa un'evidente violazione nella formulazione della Proposta di Impegno di cui al n. 1.3 ora presentata da RFI e determina la contrarietà della stessa alla vigente disciplina di settore.

4. Inammissibilità della modifica degli Accordi Quadro

Fermo restando tutto quanto sopra rappresentato, l'impegno n. 1.3 si pone altresì in palese in contrasto con il quadro normativo e regolatorio di riferimento.

Invero, è illegittimo modificare in via automatica gli Accordi Quadro e i relativi Accordi Operativi in vigore, violando così il principio del legittimo affidamento in virtù del quale le II.FF. hanno pianificato e continuano a pianificare, su base pluriennale, ingenti investimenti (anche in termini di servizi di manutenzione), con conseguenti danni gravi ed irreversibili per l'intero sistema.

5. Richiesta di audizione

In considerazione della criticità delle questioni in discussione, del carattere eminentemente tecnico delle tematiche coinvolte e delle gravi conseguenze che un'eventuale approvazione della proposta di impegni sub 1.3 potrebbe determinare, si chiede di essere sentiti in audizione al fine di poter illustrare con completezza la posizione di Italo.

Con riserva di ulteriori deduzioni.

Distinti saluti

Paolo G.L Belforte