NUNZIANTE • MAGRONE

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

Delibera n. 147/2025

4 ottobre 2025

On. Autorità di Regolazione dei Trasporti,
Direzione Vigilanza e Sanzioni

Via Nizza 230,
10126 Torino

c.a.: dott. Ernesto Pizzichetta

Responsabile del procedimento

pec@pec.autorita-trasporti.it;

Oggetto: **SVI | Osservazioni ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio**

L'Autorità, nella sua riunione del 4 settembre 2025, ha dichiarato ammissibili, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, e pubblicabile, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del regolamento sanzionatorio, la proposta di impegni ("**Proposta**") di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ("**RFI**"), relativa al procedimento avviato con la delibera n. 52/2025, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112.

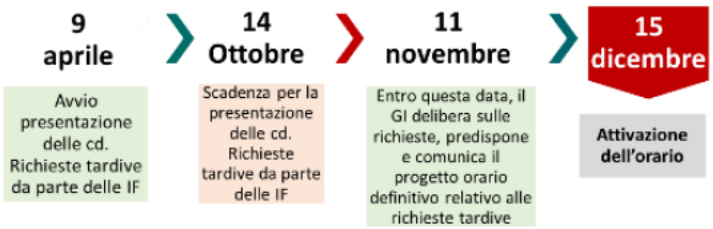
Il procedimento sanzionatorio ha ad oggetto la grave violazione delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio.

Nella Sua qualità di terza interessata, Sncf Voyages Italia srl ("**SVI**"), ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, presenta le seguenti osservazioni in merito alla idoneità della Proposta a risolvere le criticità evidenziate nella delibera n. 52/2025.

***

IMPREGNI RFI	OSSERVAZIONI / COMMENTI DI SVI
1.1) RFI, tenuto conto delle esigenze da ultimo espresse dall'IF con la nota del 2 aprile u.s., in data 17 giugno 2025 ha formulato a SVI una proposta di capacità	**Osservazioni preliminare sui tempi di elaborazione della richiesta di capacità di SVI da parte di RFI per il servizio annuale 2025** - Si ricorda che SVI ha presentato la propria richiesta per l'orario di servizio 2025 nel rispetto del calendario delle richieste tardive previsto dal PIR 2025 (paragrafo 4.5.2)

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

all'interno del centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, compatibilmente con i vincoli rappresentati dalla capacità già assegnata ad altra IF titolare di AQ e riorganizzando le proprie esigenze manutentive, pubblicate sul portale ePIR. In dettaglio, tenuto conto che la fascia oraria 06:00-08:00 d'interesse di SVI è già occupata da NTV in forza di un'assegnazione in Accordo Quadro e che il tentativo di compatibilizzazione su base volontaria con quest'ultima ha avuto esito negativo, RFI, grazie ad una rimodulazione della capacità utilizzata in orario diurno per proprie esigenze manutentive, ha proposto a SVI l'assegnazione di 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. [.....] 3) l'impegno di cui al punto 1.1) troverà applicazione a partire dall'accettazione da parte dell'IF e fino al termine del corrente Orario di Servizio	- la richiesta di SVI è stata presentata il 19/09/2024, ovvero prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste tardive da parte degli EF secondo il PIR 2025. Il calendario del PIR 2025 prevedeva l'elaborazione delle richieste con processo di coordinamento e risposta definitiva entro l'11/11/2024  - Tuttavia, RFI non ha rispettato tale calendario: SVI ha ricevuto una lettera da RFI in data 04/12/2024 in cui si indicava che il sito di Milano Porta Garibaldi non era disponibile poiché utilizzato da RFI per altre esigenze, e che RFI doveva procedere a un'analisi. - Per ottenere una risposta definitiva al termine di vari scambi con RFI, SVI ha dovuto attendere più di 6 mesi (lettera di RFI del 17/06/2025), ricevendo inoltre una risposta non adeguata alle esigenze operative di SVI, come verrà illustrato di seguito. Questo termine è stato eccessivamente lungo, e incompatibile con le esigenze operative di un operatore ferroviario. **Sulla proposta avanzata da RFI per il Servizio Annuale 2025 ripresa nell'impegno 1.1)** In una lettera datata 25/07/2025, RFI ha ribadito la sua proposta iniziale formulata nella lettera del 17/06/2025, nonostante non rispondesse alle esigenze chiaramente esposte da SVI in relazione ai vincoli orari del suo piano di trasporto. Infatti, la proposta di RFI non consente a SVI di eseguire tutte le operazioni di manutenzione previste sui suoi treni. Saranno possibili solo ispezioni visive e operazioni molto leggere, poiché le fasce orarie proposte consentono solo un tempo utile massimo di 3 ore tra la messa a disposizione dell'officina di Milano Porta Garibaldi e la partenza del servizio commerciale assicurato dallo stesso treno.

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

	In una lettera datata 29/09/2025, SVI ha quindi risposto a RFI - che, in assenza di alternative valide proposte da RFI, era costretta ad accettare la proposta di RFI per il Servizio Annuale 2025, sebbene inadeguata, per poter cercare di avviare le proprie operazioni di manutenzione a partire da ottobre 2025. - l'accettazione della proposta di RFI da parte di SVI, con le riserve espresse, era temporanea al fine di preservare i suoi interessi immediati in considerazione del calendario di assegnazione per il Servizio Annuale 2025, e non costituiva accettazione della proposta di impegni di RFI nella procedura sanzionatoria n. 52/2025 in corso dinanzi all'ART. - Che ciò non pregiudicava in alcun modo le speranze di SVI di una nuova proposta, adeguata alle esigenze di SVI per il Servizio Annuale 2026, delle future osservazioni di SVI sulla Proposta, e della sua volontà che il procedimento 147 porti a una modifica degli impegni di RFI che consenta di giungere a soluzioni sostenibili per SVI e adeguate alle esigenze operative di un operatore ferroviario per la manutenzione dei suoi treni nelle officine di RFI.

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

IMPREGNI RFI	OSSERVAZIONI / COMMENTI
1.2) Fermo quanto sopra, tenuto conto che dalla vicenda oggetto di contestazione emerge un aspetto che presenta margini di migliorabilità a beneficio del sistema ferroviario, costituito dalla frammentarietà e dalla difficoltà di fruizione da parte sia dei richiedenti che del personale operativo di RFI della disciplina in tema di accesso agli impianti di servizio, la Società -in occasione della pubblicazione della prima bozza di PIR 2027- ha ritenuto, inoltre, opportuno procedere ad una complessiva revisione delle pertinenti previsioni del PIR al fine di aumentarne la chiarezza, la facilità di utilizzo e l'immediata corrispondenza al complesso di disposizioni dettate dalla normativa eurounitaria di dettaglio e dalla regolazione (i.e. Regolamento (UE) 2177/2017 e Delibera ART n. 130/2019). La revisione proposta è articolata in puntuali modifiche ai capitoli 4 e 7 del PIR e nell'elaborazione di un'appendice al capitolo 4, strutturata sotto forma di procedura operativa. Oltre alle modifiche effettuate a scopo di riordino, RFI ha ritenuto opportuno introdurre le novità di seguito rappresentate. (i) 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; (ii) 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	**Osservazioni di SVI sul punto (i) dell'impegno 1.2) di RFI** • SVI rimanda alle proprie osservazioni sull'articolo 4.5.1 del progetto di PIR 2027, che sono state pubblicate e sono riportate di seguito: *"Calendario dei servizi: sarebbe auspicabile che le richieste di messa a disposizione dei centri di manutenzione potessero essere effettuate al momento della richiesta delle tracce orarie per l'orario di servizio successivo, al fine di garantire una programmazione coordinata tra le tracce orarie e quella dei servizi nelle strutture di manutenzione".* La proposta di RFI nel suo impegno 1.2) (i), di anticipare di un mese le richieste di servizi non consente di ottenere una coerenza con il calendario della richiesta annuale di tracce. **SVI ritiene utile per il mercato la diversa possibilità di effettuare un ordine pluriennale di capacità nelle officine di RFI, che consentirebbe di poter pianificare le operazioni di manutenzione su più anni.** Tuttavia, ad oggi, né il PIR 2026 né il progetto di PIR 2027 fanno riferimento a un processo di ordine pluriennale o ad accordi quadro per l'assegnazione di capacità negli impianti di RFI. RFI deve quindi precisare i propri impegni, in particolare l'impegno 1) 3., e le disposizioni del PIR su questo punto. (*Si vedano di seguito le osservazioni di SVI sul punto 1.3) degli impegni di SVI riportati di seguito*). **Osservazioni di SVI sul punto (ii) dell'impegno 1.2) di RFI** Questo impegno di RFI riguarda la comunicazione all'ART di informazioni sul processo di coordinamento per consentire all'Autorità di regolamentazione di disporre di un insieme più completo di informazioni sul

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

informativo in merito al processo di allocazione della capacità d'impianto. Inoltre, al fine di razionalizzare l'offerta di capacità nei centri di manutenzione gestiti da RFI, si è proceduto ad 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 risultati di tale ricognizione 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. [...] 3) l'impegno di cui al punto 1.2) ha trovato implementazione in occasione della pubblicazione della prima bozza PIR 2027, effettuata il 30 giugno 2025);	processo di assegnazione delle capacità dell'impianto. SVI desidera soprattutto richiamare l'attenzione sulla necessità imperativa **di un vero processo di coordinamento tra le imprese ferroviarie presenti nello stesso sito.** Dall'articolo 10 del regolamento di esecuzione 2017/2177 del 22 novembre 2017, relativo all'accesso alle strutture di servizio e ai servizi connessi al trasporto ferroviario, risulta che la fase di coordinamento con la ricerca, attraverso il dialogo, di misure volte a massimizzare la capacità disponibile nell'impianto (in particolare modificando gli orari di apertura o l'organizzazione del lavoro a turni) è un prerequisito obbligatorio nel trattamento da parte del gestore delle richieste di accesso all'impianto di servizio. Tale coordinamento deve avvenire attraverso riunioni e discussioni tra e con gli operatori e RFI e, come minimo, attraverso la trasparenza di RFI sulle risposte degli altri operatori e sui motivi del loro eventuale rifiuto. Solo scambi interattivi e trasparenti, che consentano di confrontare e mettere in discussione le esigenze e i vincoli tecnici e operativi dei diversi operatori su uno stesso sito, possono portare a soluzioni praticabili e adeguate e a una massimizzazione efficace dell'utilizzo dei siti di RFI. Ad oggi, questo tipo di coordinamento trasparente e "triangolare" non ha avuto luogo né per l'accesso al sito di Milano Garibaldi oggetto degli impegni di RFI, né per il Servizio Annuale 2025, né per il Servizio Annuale 2026. RFI si è limitata ad affermare, per il Servizio Annuale 2025, che il tentativo di compatibilità volontaria di RFI con l'operatore già in loco è fallito a seguito del suo rifiuto. Tuttavia, RFI non ha né giustificato, né documentato i risultati del coordinamento con l'operatore in loco, e il suo rifiuto. Non si è tenuta alcuna

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

	riunione tripartita per consentire il dialogo e la ricerca di soluzioni tecniche con gli operatori. SVI rimanda a questo proposito alle sue osservazioni sul progetto di PIR 2027 che sono state pubblicate, in particolare quelle relative all'Allegato 3 al Capitolo 4 del PIR 2027, sui criteri di priorità delle richieste conflittuali di accesso ai servizi e sul processo di coordinamento, e in particolare alla richiesta di SVI di modificare il progetto di PIR 2027 per prevedere che **RFI debba giustificare e documentare i risultati del coordinamento e le proposte alternative.** **Data di applicazione**: SVI ritiene utile per il mercato che RFI **si impegni a modificare e migliorare il processo di coordinamento senza indugio, con applicazione immediata nel processo di ordinazione del servizio in corso per il Servizio Annuale 2026**, e senza attendere l'applicazione del PIR 2027 come proposto da RFI per il suo impegno 1. 2).

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

IMPREGNI RFI	OSSERVAZIONI / COMMENTI
1.3) A completamento della presente proposta di impegni, infine, si intende 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. Tale rimodulazione, oltre a costituire un fattore incentivante per una maggiore efficienza nella gestione e nell'utilizzo dei centri di manutenzione, è 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. Il suddetto principio configura, ad avviso di RFI, un miglioramento di carattere pro-concorrenziale rispetto al contesto attuale, dal momento che il vigente quadro normativo regolatorio -differentemente da quanto avviene per la rete- non prevede quote di riserva di capacità relativamente agli impianti di servizio. Con 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. Difatti, in considerazione delle modalità di fruizione degli impianti -turni di utilizzo della durata di sei ore da parte di una sola impresa per volta- se fosse obbligatorio	SVI valuta molto positivamente la volontà espressa di cercare di massimizzare l'utilizzo degli impianti RFI. È estremamente positivo che RFI riconosca valore: "*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*", e che "*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*." SVI prende atto che, diversamente da altri Paesi, in Italia: "*dall'analisi dell'attuale livello di occupazione degli impianti di manutenzione gestiti da RFI ove è presente, nella quasi totalità dei casi,* [vi sia]*un'unica impresa*". In Francia, gli impianti di manutenzione AV sono condivisi tra SNCF e Trenitalia, similmente in Spagna, sono condivisi tra più imprese ferroviarie nello stesso turno. Tuttavia, gli impegni assunti da RFI appaiono non idonei a mette in atto le volontà sopra espresse: **1.**Sull'assegnazione di capacità negli impianti di RFI nell'ambito di un accordo quadro. Come indicato in precedenza, è sicuramente importante per il mercato avere accesso ad un'offerta pluriennale di capacità nelle officine di RFI che le consentirebbe di avere visibilità e di poter pianificare le proprie operazioni. Dalla lettura delle proposte di impegno di RFI si evince che all'operatore attualmente presente nel centro di manutenzione di Milano Garibaldi sono state assegnate capacità di installazione nell'ambito di un accordo quadro. Inoltre, RFI indica che, nella fase di richiesta dell'accordo quadro, a un singolo richiedente non potranno essere assegnate tutte le fasce orarie di utilizzo, al fine di soddisfare le richieste di capacità quadro di più richiedenti.

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

riservare capacità per il processo di allocazione annuale si produrrebbe il poco desiderabile effetto di poter soddisfare in AQ un solo Richiedente lasciando agli altri la possibilità di competere per la capacità esclusivamente in orario e, dunque, privandoli ab origine dei benefici discendenti in termini di pianificazione dalla sottoscrizione di AQ. Giova evidenziare, inoltre, come la proposta in questione derivi dall'analisi dell'attuale livello di occupazione degli impianti di manutenzione gestiti da RFI ove è presente, nella quasi totalità dei casi, un'unica impresa. Conseguentemente, nell'auspicata ipotesi di approvazione dei presenti impegni si produrrebbero immediati effetti di carattere pro-concorrenziale. In caso di approvazione dei presenti impegni, il recepimento delle modifiche alla disciplina che ne derivano verrà effettuato in occasione del primo aggiornamento utile del PIR ovvero, qualora l'Autorità lo ritenga opportuno, anche mediante un aggiornamento straordinario. I riferimenti alle fasce temporali ed ai turni di utilizzo verranno inoltre inseriti anche nei paragrafi del PIR relativi alla descrizione degli impianti, oltre che nei moduli per la richiesta di accesso, in modo tale da rendere più efficace l'attività di compatibilizzazione da parte del GI in sede di coordinamento. Vale a tal riguardo evidenziare come -ad avviso di RFI- il ricorso ad un aggiornamento straordinario del PIR non restringerebbe lo spazio riservato al processo partecipativo delle imprese previsto dall'iter di aggiornamento ordinario, in quanto lo stesso sarebbe garantito -per un'estensione temporale di pari durata- dalla fase di market test, a seguito della quale il GI disporrebbe di un ulteriore termine per procedere ad eventuale recepimento delle osservazioni pervenute dal mercato. Si rappresenta, infine, che una volta consolidato, il sopra delineato assetto di regole, avrà, laddove necessario, effetto modificativo dei vigenti Accordi Quadro.	Si comprende quindi che in questa fase potrà esserci un coordinamento se due EF richiedono la stessa fascia oraria di utilizzo. Tuttavia, né il PIR 2026 né il progetto di PIR 2027 fanno riferimento a ordini pluriennali o accordi quadro per gli ordini di capacità e servizi negli impianti di manutenzione di RFI, sia nell'ambito delle disposizioni sugli ordini di capacità quadro delle tracce ferroviarie sia nell'ambito delle disposizioni sugli ordini di servizi. RFI dovrebbe: • precisare **il principio, le modalità e il calendario di assegnazione della capacità quadro o pluriennale nei suoi impianti** della sua Proposta e precisare le disposizioni del PIR 2027 su questo punto. • specificare anche **la procedura e i criteri di coordinamento per l'assegnazione della capacità quadro negli impianti in fase di richiesta di accordo quadro** e prevederli nel PIR. **2.** in Europa, è prassi la simultanea coabitazione e la parallela attività di manutenzione di più operatori nello stesso sito, che deve essere possibile nella stessa fascia oraria e deve essere sistematicamente istruita per ogni impianto. RFI ha invece ritenuto che, per motivi di sicurezza sul lavoro, il centro di manutenzione di Milano Garibaldi possa essere occupato da un solo operatore alla volta durante la stessa fascia oraria e che le persone che svolgono il loro lavoro debbano essere separate le une dalle altre, il che impedirebbe la possibilità di assegnare capacità a più vettori durante lo stesso turno di lavoro. RFI non sembra offrire alcuna giustificazione e documentazione tecnica, normativa, o operativa che supporti tale conclusione. Inoltre, tale analisi non può avvenire senza uno scambio tra i diversi operatori e discussioni tecnico-

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

[...] 3) l'impegno di cui al punto 1.3) troverà implementazione successivamente all'auspicata approvazione della presente proposta da parte dell'Autorità mediante il recepimento nel 7 Informazione pubblica - Public information PIR, da effettuarsi -come sopra esplicitato- seguendo il processo ordinario o straordinario, secondo quanto vorrà disporre l'ART	operative, al fine di trovare soluzioni concrete per l'utilizzo più efficiente dei siti e la simultanea attività presso di essi, cosa che finora non è avvenuta. Come detto, in altri paesi europei, come la Spagna, la simultanea presenza e attività di più operatori nello stesso sito, sotto il coordinamento del gestore dell'impianto, è una pratica comune che non presenta difficoltà né incidenti in materia di sicurezza sul lavoro. **3.** Sulla proposta di RFI di introdurre una suddivisione per la ripartizione degli orari di apertura dei centri di manutenzione: Sulla carta, SVI valuta positivamente la ricerca di soluzioni da parte di RFI tramite l'articolazione dell'utilizzo dell'impianto di manutenzione in più turni, con l'obiettivo di ottenere un migliore utilizzo dei siti di manutenzione e garantire la ripartizione della capacità e di tali turni tra i diversi operatori. Tuttavia, in pratica, vi sono fortissimi dubbi che l'impegno possa essere attuato e risolva in radice le contestazioni espresse in apertura. Le modalità di utilizzo del sito e il metodo di suddivisione proposti da RFI rischiano di rappresentare un vincolo e di portare a soluzioni non sostenibili dal punto di visto operativo. il sistema di suddivisione proposto da RFI appare troppo rigido, in particolare per i seguenti motivi: (i) gli operatori – ed anche il gestore dell'impianto - devono poter disporre di un margine di manovra che possa superare gli intervalli definiti per poter gestire eventi imprevisti, purtroppo ricorrenti, nella manutenzione giornaliera, legati a: - manutenzione correttiva non programmabile (guasti o incidenti materiali da riparare con urgenza); - ritardo nell'arrivo del treno a causa di perturbazioni indipendenti dalla volontà dell'operatore (incidenti sulla rete, condizioni meteorologiche avverse, ecc.)

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

	- ritardo in uscita dell'operatore cui è riservata la fascia immediatamente precedente, anche per i motivi sopra esposti. (ii) i turni orari devono essere sufficientemente flessibili da adattarsi al piano di trasporto commerciale dell'operatore (ad esempio, il turno orario notturno che inizia alle 20:00 non è adatto per i treni che arrivano alla fine della giornata, alle 22:00 o alle 23:00; il secondo turno orario notturno che scade alle 8:00 non consente di garantire la manutenzione dei treni con partenze mattutine (ad esempio slot delle 5:00 o delle 6:00). Non si riscontra, nelle esperienze ferroviarie in Europa, una prassi di turnazione così breve e rigida negli impianti di manutenzione AV, Di conseguenza, SVI propone di prendere spunto dalle esperienze di altri Paesi europei: Proposta 1: applicare gli stessi principi di cui in premessa nella Proposta di RFI **ma nel senso di riservare a più operatori un «corridoio/slot ininterrotto» di manutenzione per tutta la durata della notte, con la possibilità di coesistenza parallela di più operatori sul medesimo sito**; Proposta 2: **proporre una suddivisione diversa dei turni, introducendo una maggiore flessibilità, in particolare per la notte, laddove tecnicamente possibile e verificato con gli operatori interessati**. Certamente, la Proposta 1 è tecnicamente possibilmente e garantirebbe: a) il superamento dell'utilizzo esclusivo della capacità di manutenzione negli orari notturni di un solo operatore b) la non discriminazione tra operatori, avendo uguale turnazione di manutenzione. L'impegno poi sarebbe agevolmente eseguibile e monitorabile.

Prot.n. 0081670/2025 del 06/10/2025 10:52:22 Pagine totali: (11)

	In ogni caso, tali misure dovranno essere accompagnate da un obbligo di coordinamento tra gli operatori per gestire al meglio i margini di flessibilità nella realtà operativa. A questo proposito, SVI rimanda alle sue osservazioni di cui sopra sul punto (ii) dell'impegno 1.2) di RFI relativo alla procedura di coordinamento. In ogni caso, tale soluzione proposta da RFI basata su l'articolazione degli orari di apertura in diversi turni, che – si suppone – sia stata specificatamente studiata per l'impianto in questione da RFI, non sembra possa essere generalizzata a tutti gli impianti, poiché, oltre ad essere inefficace nella pratica per i motivi esposti nel paragrafo precedente, gli impianti di dimensioni maggiori, che presentano di fatto una maggiore capacità e margini di manovra, devono consentire innanzitutto di privilegiare soluzioni attraverso il coordinamento e la possibilità di più operatori di effettuare manutenzioni leggere in parallelo. SVI chiede quindi che non ritiene che gli impegni rappresentino una soluzione reale alle criticità manifestate nel procedimento. **Data di applicazione**: In ogni caso, al fine di rendere gli impegni efficaci, è imperativo che siano applicabili alle richieste di capacità e servizi degli operatori nell'impianto di Milano Garibaldi che interverranno a partire da aprile 2026.

* * *

Voglia gradire, egregio dott. Ernesto Pizzichetta, i sensi della mia più alta considerazione.

Avv. Simone Gambuto