

Delibera n. 236/2025

Reclamo di SNCF Voyages Italia S.r.l., ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112. Avvio di procedimento, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A., Alstom Ferroviaria S.p.A. e Terminal AlpTransit S.r.l.

L'Autorità, nella sua riunione del 19 dicembre 2025

- VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità oppure ART) e, in particolare:
- il comma 2, lettera a), ai sensi del quale l'Autorità *“provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;
 - il comma 2, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità provvede *“con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura”*;
- VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 e, in particolare:
- l'articolo 3, paragrafo 1, numeri 10), 11), 12) e 22), ai sensi dei quali *“[a]i fini della presente direttiva si intende per: [...] 10) «alternativa valida», l'accesso a un altro servizio sulla linea, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; 11) «impianto di servizio», l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; 12) «operatore dell'impianto di servizio», un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; [...] 22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere*

situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti”;

- l’articolo 10, paragrafo 2, ai sensi del quale “[a]lle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all’infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l’esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un’altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro. Tale diritto comprende l’accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all’allegato II, punto 2”;
- l’articolo 13, paragrafi 2, 4 e 5, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l’accesso, incluso l’accesso alle linee, alle strutture di cui all’allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture. [...] 4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all’allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall’organismo di regolamentazione di cui all’articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l’operatore degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie. [...] 5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l’operatore dell’impianto di servizio di cui all’allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l’impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all’organismo di regolamentazione di cui all’articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità”;
- l’allegato II, punto 2, lettera e), ai sensi della quale “[l]’accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”;

VISTO

il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “*Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)*” e, in particolare:

- l’articolo 3, comma 1, lettere l), m), n) e pp), ai sensi delle quali “[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] l) alternativa valida: l’accesso a un altro impianto di servizio, economicamente accettabile per l’impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in

questione; m) impianto di servizio: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11; n) operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11; [...] pp) manutenzione pesante: l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio”;

- l'articolo 12, comma 2, ai sensi del quale “[f]atto salvo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2”;
- l'articolo 13, commi 2, lettera e), 6 e 7, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. [...] 6. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto. 7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui al comma 2 cerca di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolazione, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità”;
- l'articolo 37, commi 1, 2, lettere f) e g), e 9, 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: [...] f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13; g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17 [...] 9. L'organismo di regolazione esamina tutti i reclami e, a seconda dei casi, richiede le informazioni pertinenti e avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. Esso decide in merito ai reclami, adotta le misure necessarie per rimediare alla situazione e informa le parti interessate della sua decisione motivata entro un lasso di tempo ragionevole e prestabilito, in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti. 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);

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”;

- l'articolo 14, ai sensi del quale “[n]el caso in cui il richiedente presenti un reclamo all'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE, detto organismo di regolamentazione, nel valutare l'impatto di qualsiasi decisione possa adottare per concedere una parte adeguata della capacità al richiedente, prende in considerazione almeno i seguenti elementi, se pertinenti: - obblighi contrattuali e sostenibilità dei modelli di business degli altri utenti dell'impianto di servizio interessato, - volume totale della capacità dell'impianto di servizio già assegnata ad altri utenti interessati, - investimenti realizzati nell'impianto da parte di altri utenti interessati, - disponibilità di alternative valide per soddisfare le esigenze degli altri utenti interessati, ivi comprese le alternative in altri Stati membri nel caso di servizi ferroviari internazionali, - sostenibilità del modello di business dell'operatore dell'impianto di servizio, - diritti di accesso alle infrastrutture di collegamento”;

VISTO

il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014, ed in particolare l'articolo 6;

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, applicabile, in quanto compatibile, per gli aspetti procedurali non espressamente disciplinati dal regolamento per lo svolgimento dei procedimenti di cui alla succitata delibera n. 5/2014;

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

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

a) entro 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; b) entro 45 giorni, nel caso di richiesta confligente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; c) entro 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento”;

- la misura 9, ai sensi della quale “[n]el caso in cui il richiedente presenti un reclamo all'Autorità avverso le decisioni prese dall'operatore di un impianto di servizio, l'Autorità esamina il reclamo ai sensi degli articoli 13 e 14 del Regolamento, chiede le informazioni pertinenti ed avvia consultazioni con tutte le parti interessate entro un mese dal ricevimento del reclamo. 9.2 L'Autorità, quando ravvisa - sulla base delle informazioni raccolte - i presupposti per l'esercizio dei poteri previsti dall'articolo 13, comma 7, e dall'articolo 37 del d.lgs. 112/2015, avvia il procedimento volto ad adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione. 9.3 Il procedimento è concluso entro un lasso di tempo ragionevole, indicato nella delibera di avvio del procedimento ed in ogni caso non superiore a sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti”;
- le misure 15.1, 15.2, 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. 15.2 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. 15.3 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 (di seguito, anche: PIR) predisposto da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- VISTO** il reclamo presentato, ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 9, del decreto legislativo n. 112/2015, da SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito, anche: SVI o Vettore), nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche: RFI) e di Trenitalia S.p.A. (di seguito, anche: Trenitalia), acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, del 3 giugno 2024, nel quale tale Società ha contestato sia gli esiti della procedura di coordinamento relativa alla propria richiesta di accordo quadro comunicati da RFI

con nota del 28 marzo 2024, sia il ripetuto rigetto, da parte di Trenitalia e di RFI, delle richieste di accesso ai centri di manutenzione gestiti da tali operatori nelle aree di Milano o di Torino, e di Napoli;

VISTA la nota prot. ART n. 57986/2024, del 14 giugno 2024, con cui, in considerazione delle esigenze di riservatezza indicate nel reclamo, a SVI è stato chiesto di trasmettere una copia del reclamo ostensibile, ai fini della sua successiva trasmissione a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e a Trenitalia S.p.A., così da poter costituire validamente il contradditorio relativamente ai fatti segnalati;

VISTA la nota di riscontro di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 61404/2024, del 25 giugno 2024;

VISTA la nota prot. ART n. 64291/2024, del 4 luglio 2024, con cui a RFI è stato inoltrato il reclamo, con la facoltà di trasmettere osservazioni e controdeduzioni e di richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

VISTA la nota prot. ART n. 64290/2024, del 4 luglio 2024, con cui a Trenitalia è stato inoltrato il reclamo, con la facoltà di trasmettere osservazioni e controdeduzioni e di richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

VISTA la nota prot. ART n. 64286/2024, del 4 luglio 2024, con cui a Trenord S.r.l. (di seguito, anche: Trenord) sono state chieste informazioni;

VISTA la nota prot. ART n. 64306/2024, del 4 luglio 2024, con cui ad Alstom Ferroviaria S.p.A. (di seguito, anche: Alstom) e ad Alstom Services Italia S.p.A. sono state chieste informazioni;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 69018/2024, del 19 luglio 2024, con cui il Vettore ha formulato istanza di audizione innanzi al Consiglio;

VISTA la nota prot. ART n. 70627/2024, del 25 luglio 2024, con cui l'istanza di SVI è stata accolta e il Vettore è stato convocato;

VISTA la nota acquista agli atti con prot. ART n. 72094/2024, del 31 luglio 2024, con cui Trenord ha riscontrato la richiesta di informazioni degli Uffici dell'Autorità;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 72562/2024, del 1° agosto 2024, con cui Trenitalia ha trasmesso le proprie controdeduzioni al reclamo di SVI, tra l'altro rappresentando che:

- *“deve essere valutata la “capacità operativa” [dei centri di manutenzione], non quella teorica, in quanto l’impresa ferroviaria che ne fa uso deve essere in condizione di far fronte, in modo efficace, a possibili disservizi (non preventivabili) a garanzia della continuità dei servizi di trasporto (quali, ad esempio, arrivo in ritardo di un treno nell’impianto; disfunzioni operative). In altri termini, per espressa indicazione del considerando 12 al Regolamento di*

esecuzione (Ue) n. 2177 del 22 novembre 2017 – che, come tale, deve costituire fondamentale ausilio ai fini della interpretazione della disciplina dell'Unione europea – la sporadica disponibilità di postazioni in un determinato impianto, in assenza di condizioni che ne assicurino un utilizzo continuativo e programmabile, non può certo essere considerata una soluzione valida (i.e. capacità disponibile)";

- *"l'impianto normativo vigente non stabilisce un diritto incondizionato all'accesso agli impianti di manutenzione, quanto, piuttosto, l'obbligo in capo all'operatore di impianto di valutare – di volta in volta, alla luce delle specifiche caratteristiche e condizioni operative dell'impianto – se vi sono le condizioni per accogliere eventuali richieste di accesso da parte di altre imprese ferroviarie";*
- *"[n]é, d'altra parte, può essere validamente sostenuto il diritto incondizionato di accesso ad un impianto di manutenzione sulla base di quanto stabilito da Codesta Autorità con la Delibera n. 130/2019 (recante "Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 98/2018 – Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"), con cui è stata data attuazione al quadro normativo brevemente richiamato, definendo le procedure ed i criteri per l'accesso agli impianti di servizio ed ai servizi ferroviari, ivi compresi i centri di manutenzione (misura 15)";*
- *dalle interlocuzioni di Trenitalia e SVI, "emerge con immediata evidenza come, al di là della tipologia di servizi di manutenzione (prevalentemente pesante per treni Frecce) svolta negli impianti di Milano e Napoli, SVI sia stata in condizione di formulare le richieste di accesso e Trenitalia abbia fornito, di volta in volta, puntuale riscontro a tali istanze, portando all'attenzione del richiedente elementi oggettivi e verificabili in ordine alle condizioni degli impianti, anche nel corso di sopralluoghi congiunti";*
- *"[i]n particolare, Trenitalia ha portato all'attenzione di SVI evidenze circa l'indisponibilità di postazioni/binari presso gli impianti a cui veniva richiesto di accedere, parte dei quali interessati, nel prossimo periodo, da significativi interventi che ne limiteranno ancora di più la possibilità di occupazione";*
- *"[d]agli elementi forniti (con comunicazione di Trenitalia del 12 giugno 2024, prot. n. TRNIT-DPI\P\2024\0023954 – Allegato 2), emerge l'occupazione di tutte le postazioni specializzate disponibili. Inoltre, la Scrivente ha precisato che i sistemi informatici attualmente in uso non consentono di registrare alcune attività di primaria rilevanza per la piena efficienza del centro di manutenzione. In particolare, da tali sistemi non emerge l'indisponibilità in impianto di spazi per la pulizia industriale delle postazioni di lavoro, la manutenzione programmata, i lavori di potenziamento, guasti, etc., attività che insistono in maniera significativa sulla funzionalità dei materiali";*
- *"[l]a saturazione degli impianti di Milano e Napoli ha peraltro reso necessario, da parte della stessa Trenitalia, valutare l'occupazione di altri impianti per far fronte alle proprie esigenze industriali, qual il c.d. Parco Centrale di Milano di*

cui al PIR di RFI, nonché la pianificazione di ingenti investimenti funzionali all'ampliamento delle postazioni presso l'impianto di Napoli Gianturco, attività che determinerà l'indisponibilità di quattro binari per circa cinque anni (dal 2025 al 2029);

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 73020/2024, del 2 agosto 2024, con cui RFI ha trasmesso le proprie controdeduzioni al reclamo di SVI, tra l'altro rappresentando che:

- *in via preliminare "appare necessario formulare un rilievo di carattere generale relativamente al rationale sfruttamento della capacità degli impianti esistenti. Difatti, al fine di scongiurare un uso ingiustificato ed inefficiente di risorse, la richiesta e la valutazione in ordine alla costruzione ex novo di un impianto di manutenzione, deve, a parere della Scrivente, essere scrupolosamente preceduta da una verifica circa l'effettiva disponibilità di capacità degli impianti esistenti, ivi compresi quelli gestiti da soggetti diversi dal GI. Tali soggetti, infatti, quanto alla prestazione di servizi disciplinati dal D.lgs. 112/2015 -tra cui figurano sia la manutenzione leggera che pesante- agiscono in qualità di operatori di impianto e, nei limiti della capacità disponibile, sono tenuti a specifici obblighi di accesso, al pari di RFI";*
- *"[t]ale circostanza, pur essendo già opportunamente pubblicizzata nel PIR, è stata rappresentata da RFI a SVI sin dalle prime interlocuzioni, precisando in particolare che: (i) RFI gestisce unicamente impianti di manutenzione leggera di cui all'art. 13, comma 2, lett. e) del D.lgs. 112/2015; (ii) sul territorio italiano sono presenti e gestiti da altri operatori, sia i sopra citati impianti di manutenzione leggera, sia impianti in cui effettuare manutenzione pesante di cui all'art. 13, comma 11, lett. e) del D.lgs. 112/2015";*
- *"[c]iò nonostante, SVI ha ritenuto di focalizzare le interlocuzioni con RFI solo sulla ricerca di un'area per la realizzazione di un nuovo sito manutentivo ad hoc, e solo lo scorso 10 luglio [...] -dunque dopo la proposizione del presente reclamo e non in aderenza alle procedure previste dal PIR- ha fatto pervenire la prima manifestazione di interesse con riferimento ad un esistente centro di manutenzione di RFI (segnatamente l'impianto di Milano San Rocco), che la scrivente provvederà a trattare opportunamente";*
- *"[a] tal riguardo, si rappresenta che tra le esigenze manifestate a RFI in merito ai siti ove effettuare manutenzione dei propri treni, SVI -nei primi mesi del 2023- ha in particolare individuato quali località di interesse Milano (prioritaria) e Napoli (secondaria) e quali caratteristiche minime necessarie la presenza di binari di ingresso di modulo almeno pari a 400 m, al fine di consentire l'accesso ai treni in doppia composizione";*
- *"[c]onseguentemente, RFI ha avviato una prima ricognizione ed in data 30 marzo 2023 ne ha fornito gli esiti, prospettando l'esistenza di 9 aree nella zona di Milano e 5 aree nella zona di Napoli [...]. Per ognuna di queste aree, è stato fin da subito rappresentato che l'effettiva utilizzabilità per la realizzazione di*

siti manutentivi, avrebbe dovuto essere verificata tramite specifici approfondimenti di tipo tecnico, progettuale e patrimoniale”;

- “[i]n dettaglio, nell’area di Milano sono state individuate le seguenti aree: Milano Smistamento, Treviglio, Milano Certosa, Milano Rogoredo, Busto Arsizio, Gallarate, S. Stefano Ticino, Nerviano e S. Donato. Nell’area di Napoli sono state individuate Napoli Afragola, Napoli Traccia, Torre Annunziata, Napoli Centrale e S. Giovanni Barra”;
- “[n]el corso del citato incontro, si è convenuto di escludere le aree di: Gallarate, Milano Certosa, Treviglio, Napoli Centrale, Napoli S. Giovanni Barra, Napoli Traccia. Quanto invece alle località di Nerviano, San Donato, S. Stefano di Ticino -dal momento che non vi era disponibilità di aree di proprietà di RFI e dunque l’eventuale centro di manutenzione si sarebbe dovuto realizzare su eventuali sedimi da acquisire- è stato convenuto di considerarle come ipotesi di secondo ordine. A questo tipo di soluzione non è più stato dato seguito nel prosieguo delle interlocuzioni”;
- “[a]lla luce di quanto sopra, si è dunque dato avvio agli approfondimenti sui cinque siti residui, ossia: Milano Smistamento, Milano Rogoredo, Busto Arsizio, Napoli Afragola e Torre Annunziata”;
- “[i]n data 21 aprile 2023 [...] il GI ha fornito aggiornamenti in merito alle verifiche di fattibilità in corso, evidenziando che:
 - l’area di Busto Arsizio -oltre a non essere di proprietà di RFI e risultare oggetto di un protocollo d’intesa con il Comune per attività di rigenerazione urbana presentava limiti dal punto di vista della capacità in linea in considerazione del numero di invii previsto dal modello di esercizio richiesto da SVI;
 - l’area di Milano Rogoredo risultava già occupata da RFI per attività di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria ed inoltre avrebbe richiesto rilevanti modifiche al Piano Regolatore Generale (PRG), al fine di poter realizzare l’accesso carrabile all’eventuale sito manutentivo di SVI;
- l’area di Napoli Afragola risultava già occupata da RFI per attività di manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria non delocalizzabili”;
- “[è] evidente, dunque, diversamente da quanto prospettato dalla segnalante (cfr. par. 45), che RFI non ha limitato unilateralmente le ipotesi di lavoro, essendo la riduzione delle soluzioni implementabili dovuta a ragioni di natura tecnica, opportunamente illustrate all’IF”;
- “[p]er quanto riguarda l’area di Torre Annunziata, a seguito di più approfondite indagini patrimoniali -le cui risultanze non sono dipese in alcun modo dal rinnovato vertice aziendale di RFI, come sembrerebbe lasciare intendere la segnalante al paragrafo 46- è emerso che la stessa fosse di proprietà della società FS Sistemi Urbani, la quale aveva peraltro già sottoscritto accordi di riqualificazione con gli enti locali competenti”;
- “[r]elativamente al sito di Milano Smistamento, RFI ha condotto una serie di incontri con SVI per valutare la fattibilità della realizzazione dell’impianto di

manutenzione presso le aree denominate "Fascio Sud", dando avvio alla fase di prefattibilità progettuale, che ha evidenziato l'assetto dei binari, gli attrezzaggi richiesti dalla normativa ferroviaria e i primi elementi relativi al segnalamento, necessari a garantire i movimenti in sicurezza";

- *"[i]n dettaglio, in data:*
 - *25 ottobre 2023, RFI ha presentato due soluzioni funzionali, ciascuna corredata da schemi e planimetrie ferroviarie per l'assetto dell'impianto di manutenzione;*
 - *29 novembre 2023, RFI ha inviato la planimetria con la soluzione scelta da SVI, precisando che sarebbe stato necessario approfondire aspetti:*
 - *tecnologici, quali la centralizzazione, il segnalamento e la sicurezza, dal momento che l'impianto avrebbe dovuto essere interfacciato con l'esistente apparato presente a Milano Smistamento;*
 - *di accessibilità viaria dell'area, per la quale sarebbero stati necessari espropri e l'attraversamento di una pista ciclabile;*
 - *di impegno delle linee del nodo per i movimenti di A/P;*
 - *di potenziali limitazioni del modello di esercizio richiesto in ragione dell'esiguità degli spazi disponibili.*
 - *22 gennaio 2024, sono stati discussi ulteriori approfondimenti sulla planimetria in base alle considerazioni espresse da SVI;*
 - *5 marzo 2024, è stata analizzata la nuova planimetria corredata degli aspetti tecnologici sopra richiamati che ha confermato le criticità legate al modulo minimo necessario;*
 - *12 aprile 2024, come evincibile dal verbale [...], le parti hanno preso atto della non risolvibilità dei citati impedimenti ed hanno, di comune accordo, dichiarato la fine degli studi su Milano Smistamento. A tal riguardo preme precisare che, diversamente da quanto prospettato dall'impresa (cfr. par. 49), le criticità riguardanti la lunghezza dei binari e l'accesso stradale erano a conoscenza di SVI già dal citato incontro di novembre 2023 e nulla riguardavano eventuali progetti del Comune di Segrate";*
 - *"[a] comprova dell'effettiva collaborazione di RFI nell'analizzare la fattibilità del progetto nel sito di Milano Smistamento, si rappresenta che, a fronte della richiesta presentata da SVI, sono state riviste le tempistiche di una procedura di gara relativa all'assegnazione, come area attrezzata, dei binari del Fascio Sud dichiarati non strumentali all'esercizio ferroviario. Ciò al fine di permettere l'eventuale riperimetrazione dell'area oggetto di gara nell'ottica di mantenere disponibili spazi utili alla realizzazione dell'impianto di SVI";*
 - *"[a] seguito del venir meno dell'ipotesi di Milano Smistamento, SVI ha manifestato l'interesse a ricercare siti anche in località differenti da quelle inizialmente indicate e, in particolare, nelle aree di Torino e Bologna. RFI ha conseguentemente prospettato come possibili soluzioni i siti di Torino*

Orbassano e Bologna S. Donato che tuttavia, si sono successivamente rivelati non idonei [...]. Difatti, dagli approfondimenti condotti è emerso quanto segue:

- *per Torino Orbassano, le aree individuate erano già state destinate ad attività di cantiere per le rilavanti modifiche di PRG che interesseranno la stazione in relazione ai progetti delle nuove linee sfm5 (S. Luigi Orbassano) e Torino-Lione. Tale circostanza comportava l'indisponibilità delle aree sino al 2030 e, conseguentemente, traguardava il possibile utilizzo da parte di SVI ad un orizzonte temporale successivo a detta data;*
- *per Bologna S. Donato, le aree individuate erano già state oggetto di richiesta da parte di un'impresa merci, in occasione del Tavolo Tecnico di Ascolto 2021, al fine di essere utilizzate per le soste lunghe ed il deposito dei carri. Dal momento che RFI sta conducendo analisi ad ampio spettro volte ad individuare soluzioni che possano sostenere il settore merci, non si è ritenuto di procedere con un'iniziativa -quale l'affidamento dell'area a SVI- che avrebbe di fatto precluso la fattibilità di progetti legati al comparto in questione”;*
- *“[l]a ricostruzione sopra prospettata dimostra come la condotta di RFI non sia stata connotata da alcun intento defatigante, dal momento che l'impossibilità di rinvenire siti idonei alla realizzazione dell'impianto di manutenzione di SVI è stata determinata da oggettive difficoltà di natura tecnica, acute dagli stringenti requisiti rappresentati dall'Impresa, specie con riferimento alla lunghezza dei binari atti a ricevere treni in doppia composizione”;*
- *“[q]uanto, infine, all'asserita dichiarazione di RFI di non voler più investire su un nuovo impianto su un proprio terreno, ma di essere disposta solo a esplorare la possibilità di venderlo, contrariamente a quanto è stato fatto per Italo all'epoca del suo ingresso nel mercato (cfr. par. 51), si rappresenta che nessun cambio di intendimento può essere ascrivibile al Gestore, in quanto RFI non ha mai manifestato la propria disponibilità sul punto, essendosi impegnata solo a ricercare un sito idoneo alla realizzazione di un impianto da parte di SVI”;*
- *“[q]uanto al caso di Italo strumentalmente richiamato, in via generale occorre rilevare che la vigente normativa non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie (cfr. art. 11, comma 6 del D.lgs. 112/2015), ancor più se si considera che il servizio di manutenzione pesante in centri specializzati per l'AV è qualificato come servizio accessorio che l'operatore può “su richiesta delle IF fornire, ove effettuato” e per il quale è espressamente prevista l'assenza di un obbligo di fornitura (cfr. art. 11, commi 11 e 12 del D.lgs. 112/2015). Relativamente al merito dell'investimento, inoltre, è del tutto parziale la ricostruzione fornita dalla segnalante ai paragrafi 180-181, in quanto omette di considerare la rilevante componente di investimento iniziale, che dovrebbe peraltro essere rapportata a volumi di traffico idonei a sostenerlo”;*
- *“[i]noltre, occorre evidenziare che l'impianto di Mestre, non è stato costruito*

per l'uso esclusivo da parte dell'IF NTV, la quale -tanto per pattuizione contrattuale che per previsione di legge- agisce in qualità di operatore di impianto ed è, conseguentemente tenuta, così come innanzi rappresentato in termini generali, a concedere l'accesso a tariffe regolate nei limiti della capacità disponibile”;

- “[d]alle motivazioni sopra esposte emerge come, da un lato non può essere imputata al GI alcuna disparità di trattamento, dall'altro lato, dal mancato rinvenimento di aree di RFI idonee alla realizzazione di un nuovo centro di manutenzione, non consegue -come paventato dalla segnalante- la diretta impossibilità di effettuare attività di manutenzione presso i centri esistenti”;*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 73023/2024, del 2 agosto 2024, con cui RFI ha integrato le proprie controdeduzioni, trasmettendo degli ulteriori documenti a supporto;

VISTA

la nota prot. ART n. 75939/2024, del 16 agosto 2024, con cui ad Alstom Ferroviaria S.p.A. e ad Alstom Services Italia S.p.A. sono state chieste informazioni;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 79030/2024, del 28 agosto 2024, con cui Alstom ha riscontrato la predetta richiesta istruttoria, rappresentando che:

- “SNCF Voyages Italia s.r.l. ci ha contattati per conoscere l'eventuale disponibilità di centri di manutenzione gestiti da Alstom [...]. Alstom ha, da un lato, evidenziato [...] l'indisponibilità del sito di Nola (Napoli) a causa degli elevati carichi di lavoro ivi già presenti e, dall'altro, confermato di non avere siti manutentivi nell'area di Milano”;*
- “Alstom si è resa pienamente disponibile a valutare con SNCF Voyages Italia s.r.l. eventuali altre soluzioni da perseguire congiuntamente. Tuttavia, a fronte di detta disponibilità, SNCF Voyages Italia s.r.l., non avendo a disposizione e/o riscontrato alcuna possibilità infrastrutturale per dar seguito alla richiesta di collaborazione, non ha ritenuto di dar corso ad ulteriori discussioni”;*

VISTO

il verbale dell'audizione innanzi al Consiglio, tenutasi in data 19 settembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 109334/2024, del 31 ottobre 2024, nel corso della quale SVI ha rappresentato che:

- tale Società ha incontrato difficoltà “nel vedersi assicurare l'accesso ai centri di manutenzione e nel concludere un accordo quadro che sia compatibile con il proprio piano industriale. Oltre a tali criticità, si sono aggiunte nuove difficoltà in relazione alla proposta di revisione del Prospetto informativo della rete (di seguito, anche PIR) formulata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche, RFI o Gestore), su cui la Società ha presentato osservazioni nel contesto della procedura di consultazione e che, ad avviso di SVI, pare muoversi in direzione opposta all'apertura del mercato ai nuovi entranti”;*
- “[I]e richieste finora presentate da SVI riguardano diversi aspetti, il primo dei quali concerne l'assegnazione di capacità mediante accordo quadro. Al*

riguardo, la Società esprime la convinzione che sia il procedimento seguito da RFI sia i suoi esiti – per come sono stati formalizzati nell'accordo sottoscritto da SVI – non siano conformi al diritto europeo. Per tale ragione, all'Autorità è stato chiesto di ordinare al Gestore di voler riformulare la proposta di accordo quadro in maniera che sia rispondente ai principi di tutela della concorrenza di cui agli articoli 101 e 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, informando a tali principi anche i criteri di priorità nell'assegnazione della capacità, che, per come sono attualmente formulati, ostacolano in maniera evidente l'apertura alla concorrenza del mercato del trasporto passeggeri ad alta velocità”;

- *“[i]l secondo aspetto riguarda, invece, il rifiuto opposto da Trenitalia S.p.A. (di seguito, anche Trenitalia) alle richieste di SVI di accedere ai centri di manutenzione dalla stessa gestiti. Al riguardo, sulla base della regolazione dell'Autorità, tutti gli impianti che effettuano manutenzione leggera devono rispondere ai principi dell'accesso equo e non discriminatorio. Trenitalia presenta al pubblico delle brochure in cui afferma che negli impianti alta velocità effettua anche manutenzione leggera, ma ritiene che tali impianti ricadano al di fuori del perimetro della regolazione”;*
- *“[a]d avviso di SVI, i rifiuti opposti da Trenitalia sono pertanto illegittimi. Tuttavia, in un'ottica collaborativa, la Società ha anche provato a esplorare possibili alternative, chiedendo l'accesso agli impianti di manutenzione gestiti da RFI, offrendo altresì la disponibilità di costruire un nuovo impianto, in analogia a quanto fatto presso Venezia a favore di Italo S.p.A. (di seguito, anche Italo)”;*
- *“[n]ondimeno, RFI dopo aver proposto dieci alternative a SVI le ha, successivamente, escluse tutte, una ad una, malgrado l'apertura della Società a operare presso impianti come quello di Bologna, ritenuti meno efficienti rispetto alle tratte servite dalla Società”;*
- *“il progetto della Società mira a migliorare il trasporto ferroviario e lo switch modale in Italia, perché si basa sull'attivazione di 26 nuove tracce giornaliere da effettuarsi con nuovo materiale rotabile a doppia composizione, che assicura una grande capienza, potendo portare fino a 1300 passeggeri, con un efficientamento significativo del numero di utenti trasportati a parità di utilizzo della tratta. Ad avviso della Società, peraltro, il progetto sarà positivo per il mercato e per i passeggeri. Conseguentemente, SVI ha fatto degli investimenti rilevanti per poter mettere in esecuzione il proprio piano industriale e, per tale ragione, ritiene necessario godere di una visibilità sufficiente e di potere fissare in maniera certa perlomeno i punti fondanti del proprio progetto (ossia, la capacità, la possibilità di accedere ai centri di manutenzione e l'omologazione dei convogli)”;*
- *“[d]urante la prima fase, la Società intende effettuare servizi da Torino a Napoli e da Torino da Venezia, ma non esclude la possibilità di poter estendere i propri servizi, in base agli eventuali investimenti che saranno effettuati*

sull'infrastruttura e all'estensione della rete ad alta velocità";

- *"la richiesta di SVI riguarda 13 coppie di viaggi giornalieri, 4 sull'asse di Torino-Venezia e 9 sull'asse di Torino-Milano-Roma-Napoli. Si tratta di una dimensione molto limitata, che, anche senza considerare i temi del diritto all'accesso all'infrastruttura e della necessità di aprire il mercato alla concorrenza, non può, comunque, essere considerata disruptive, né per il business di Italo né per quello di Trenitalia. Si tratta, quindi, di una richiesta di tracce estremamente circoscritta, ma imprescindibile. Al disotto di tale soglia, il progetto di SVI non è economicamente sostenibile";*
- *"[I]a Società ha già effettuato i primi investimenti sui treni e che la necessità della certezza riguardo ai punti fondanti del progetto è anche funzionale agli ulteriori investimenti che la Società dovrà svolgere in relazione all'assunzione e alla formazione di nuovo personale e alla contrattazione con i fornitori. Questi investimenti devono essere effettuati con un anticipo di 2-3 anni rispetto all'avvio delle operazioni commerciali e richiedono un quadro stabile ed è per tale ragione che la Società ha già cominciato l'anno scorso a chiedere l'assegnazione di capacità quadro e che manifesta delusione per la limitatezza della proposta di RFI. Per tale ragione, SVI ha formulato nuove richieste integrative di capacità quadro, così da poter dare avvio al proprio progetto nel corso dell'orario di servizio 2026, come previsto nel proprio piano industriale";*
- *"in relazione alla proposta di revisione del PIR presentata da RFI, [...] ad avviso di SVI, le modifiche anticipate sono peggiorative, in particolare sotto tre profili. Il primo di questi riguarda la procedura di coordinamento, perché non prevede un intervento maggiormente incisivo da parte del Gestore nel tentare di conciliare le contrapposte esigenze manifestate dalle imprese ferroviarie; peraltro, la clausola di salvaguardia, che fa parte di tutti gli accordi quadro e che potrebbe essere invocata per permettere la condivisione della capacità, non pare sufficientemente valorizzata da RFI";*
- *"[i]noltre, sono stati riproposti alcuni criteri di priorità che favoriscono chi è già presente sul mercato, come il fatto che la priorità sia assegnata alle richieste di capacità relative a canali che presentano un maggior numero di tracce omologhe; conseguentemente, si crea una barriera all'ingresso di nuovi entranti";*
- *"nella nuova proposta di PIR è stato introdotto il principio che l'80% della capacità possa essere allocata a favore di un singolo richiedente che sia favorito dai criteri di priorità, lasciando al secondo richiedente l'intero 20% residuale. Questo dimostra che – nel mind set di RFI – non v'è spazio per un terzo operatore";*
- *"sulla base di quanto previsto nella nuova bozza del PIR, a partire dal prossimo mese di marzo avrà avvio la procedura per la predisposizione del nuovo catalogo tracce e tale scadenza rischia di interferire con la procedura per la stipula degli accordi quadro, con la conseguenza che l'assegnazione di capacità quadro a favore di SVI potrebbe slittare di un ulteriore anno. Inoltre, ad avviso*

della Società, il catalogo tracce di RFI non pare rispondere alle esigenze del mercato; SVI, sul punto, ha presentato osservazioni al Gestore, che, però, finora non ne ha tenuto conto”;

- “durante la negoziazione dell'accordo quadro concluso, RFI ha più volte sospeso la procedura di coordinamento, allo scopo di effettuare interlocuzioni con l'Autorità nell'ambito del procedimento avviato con delibera n. 127/2023. Con tale giustificazione – che, tuttavia, non sarebbe stata rilevante e in una materia in cui l'Autorità aveva ripetutamente chiarito la propria posizione – il Gestore ha ritardato la procedura di coordinamento”;*
- “[p]eraltro, ad avviso della Società, si è in presenza di un duopolio di Cournot, caratterizzato da concorrenza in termini di frequenza e prezzi elevati. Tuttavia, tale assetto, che, apparentemente, è considerato efficiente da RFI, non è conforme ai principi che l'Autorità è chiamata ad applicare in forza della sua legge istitutiva, poiché non è un assetto idoneo a garantire, secondo metodologie concorrenziali, l'efficienza produttiva delle gestioni e la competitività delle linee e il contenimento del costo per gli utenti. Conseguentemente, è necessario un intervento che rende l'infrastruttura effettivamente contendibile e che permetta che nel mercato rilevante possa essere effettivamente fatta una concorrenza di prezzo”;*
- “[e], a tal fine, sarebbe necessario che, nel bilanciamento dell'assegnazione di capacità – che deve comprendere eventuali retrocessioni di capacità nei confronti degli incumbent –, fossero dettate regole che favoriscano il miglior uso dell'infrastruttura e il maggior numero di concorrenti possibili, anche incentivando un aumento di capacità con investimenti a carico delle imprese ferroviarie, quantomeno in termini di convogli maggiormente efficienti”;*
- “[i]nfine, con riferimento all'accesso ai centri di manutenzione, SVI si chiede come sia possibile che, sull'intera infrastruttura nazionale, non siano disponibili due impianti, uno sito al nord e uno al sud, che possano accogliere il materiale rotabile necessario a svolgere i limitati servizi che la Società ha espresso l'intenzione di effettuare”;*
- in relazione alla proposta di PIR di RFI, “SVI ha partecipato alla procedura conformemente a quanto previsto dalla regolazione dell'Autorità, sottponendo le osservazioni nel corso della consultazione pubblica. Le osservazioni sono state, poi, pubblicate sul sito, per quanto non siano ancora stati ricevuti riscontri. Parimenti, per quanto riguarda il catalogo tracce, era disponibile sul sito del Gestore una tabella per formulare osservazioni. La Società le ha trasmesse a RFI, ma il catalogo è stato poi pubblicato senza modifiche”;*
- “con riferimento all'accesso agli impianti di manutenzione, SVI, sin dall'inizio, ha contattato formalmente non solo Trenitalia, ma anche altri soggetti, fra cui Trenord S.r.l., chiedendo accesso non soltanto agli impianti ad alta velocità, includendo anche Milano Martesana e di Greco Pirelli, come tra l'altro puntualmente circostanziato nel reclamo in atti e nella segnalazione ormai*

datata dicembre 2023”;

- *“[i]n generale, la Società ha chiesto, ai rispettivi gestori di impianto, di avere accesso ai centri di manutenzione nelle zone di Milano e Napoli. Sono anche stati fatti dei sopralluoghi. Tuttavia, alla fine, le risposte sono sempre state negative. Per quanto riguarda l’alta velocità, la risposta è stata è che tali impianti non rientrano nel perimetro della regolazione, mentre, nei restanti casi, che gli impianti erano saturi”;*
- *“[c]on Trenitalia, durante le interlocuzioni, è stato fatto riferimento a un possibile ampliamento di un impianto presso Torino; SVI ha manifestato il proprio interesse ad avere ulteriori informazioni, ma non ha ricevuto riscontri”;*
- *“[c]on riferimento all’accordo quadro sottoscritto, alla Società sono stati assegnate due coppie di treni sulla dorsale nord-sud e altrettante sulla dorsale Torino-Venezia, a fronte della richiesta di 13 coppie. Complessivamente, quanto ricevuto è incompleto rispetto alla richiesta – non soltanto sotto il profilo numerico, perché alcuni dei canali ottenuti non raggiungono Napoli – e si colloca in orari estremi, come le 5 o le 6 del mattino. Si tratta di un inizio, che, però, non è attualmente sostenibile e non dà sufficiente visibilità. Nella maggioranza dei casi, le richieste di SVI sono state respinte per via dei criteri di priorità, principalmente per via della mancanza di tracce omologhe – criterio su cui un nuovo entrante non può essere competitivo”;*
- *“nel corso della negoziazione con RFI, non vi è stata una reale progressione nell’offerta di capacità quadro; sin dall’inizio, la Società aveva avuto l’impressione che sarebbe stato possibile avere due coppie di treni sulla dorsale nord-sud e, alla fine, a SVI sono state effettivamente riconosciute due coppie di treni, peraltro in alcuni casi con una destinazione peggiorativa. Tuttavia, la Società ha firmato l’accordo quadro per dare prova di pragmatismo e di apertura alla negoziazione”;*

VISTA

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

VISTA

l’istanza di accesso agli atti di SVI, acquisita con prot. ART n. 92408/2024, del 1° ottobre 2024, e differita con nota prot. ART n. 98437/2024, del 10 ottobre 2024;

VISTO

il verbale dell’audizione di RFI, tenutasi in data 4 ottobre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 100400/2024, del 15 ottobre 2024, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie e tale Società ha rappresentato che:

- *“con riferimento al subprocedimento relativo all’accesso ai centri di manutenzione, che SVI ha avanzato la prima richiesta ufficiale di accesso agli impianti gestiti da RFI – segnatamente, l’impianto di Milano San Rocco – in data 10 luglio 2024, in un momento successivo alla presentazione del reclamo, per quanto, prima di allora, vi fossero state interlocuzioni informali fra il Vettore e il Gestore relativamente alla ricerca di aree di RFI idonee alla costruzione di nuovo impianto da parte di SVI”;*

- *"intorno al mese di marzo 2023, vi sono stati i primi incontri relativi al possibile accesso, da parte di SVI, ai centri di manutenzione esistenti, anche non di proprietà di RFI, ed alla realizzazione di impianti ex novo. Nei primi incontri, il Vettore ha illustrato le proprie esigenze tecniche e, successivamente, ha presentato alcune proposte finalizzate all'individuazione di spazi dove costruire nuovi centri di manutenzione, indicando alcune località ritenute idonee allo scopo";*
- *"RFI, dapprima, ha cominciato ad approfondire se fosse possibile trovare delle soluzioni tecniche dal punto di vista realizzativo, esaminando le località individuate da SVI, sulla base di alcuni elementi, fra cui la dimensione degli spazi individuati, la titolarità degli stessi in capo a RFI e la lunghezza dei binari presenti, in considerazione delle esigenze rappresentate dal Vettore";*
- *[q]uesta fase è durata qualche mese e in esito a tali interlocuzioni, è stata identificata un'area ritenuta potenzialmente idonea presso Milano Smistamento, sulla quale peraltro insisteva un progetto di messa a gara quale "area attrezzata""";*
- *"[a]l riguardo, quindi, si sono svolti incontri tecnici fra rappresentanti di RFI e di SVI tra giugno 2023 e aprile 2024 – in cui l'IF ha avuto una partecipazione piena – durante i quali sono emerse criticità, in particolare legate a due aspetti: la realizzabilità di binari pari a 400 metri idonei ad accogliere i treni di SVI e, inoltre, le difficoltà ad avere un accesso stradale idoneo";*
- *"[a] questo punto, il Vettore ha chiesto che fossero approfonditi altri siti, esaminando possibili ulteriori soluzioni nelle aree del Piemonte, Emilia Romagna e Roma, concentrandosi particolarmente sugli impianti di Torino Orbassano e di Bologna San Donato. Per quanto non si tratti di posizionamenti ottimali per l'esercizio di servizi ad alta velocità, anche queste possibilità sono state valutate con SVI, ma in tutti i casi richiesti RFI non ha trovato le condizioni idonee al soddisfacimento dell'istanza";*
- *"[a] questo punto, RFI ha illustrato un'ulteriore possibile soluzione, vale a dire l'identificazione di un terreno non di proprietà di RFI, che avrebbe potuto essere poi allacciato all'infrastruttura nazionale, ma in questo caso sarebbe stato necessario che il Vettore si muovesse in maniera proattiva, identificando il terreno, costruendo l'impianto e poi chiedendo l'allaccio secondo le DICC illustrate nel Prospetto Informativo della Rete";*
- *"[a]l riguardo, RFI osserva che la percezione dell'insoddisfazione di SVI nei confronti dell'operato di RFI ha sorpreso la Società, in considerazione dell'apertura dimostrata nei confronti del Vettore sia tramite i notevoli approfondimenti effettuati che nell'ambito del tavolo tecnico su Milano Smistamento";*
- *"nella richiesta di accesso a Milano San Rocco, del 10 luglio 2024, SVI ha dettagliato le specifiche necessità dell'operatore. Nell'ambito di un incontro informale, RFI ha rappresentato che, sulla base di quanto previsto dal Prospetto Informativo della Rete, con riferimento all'orario di servizio 2025, la*

modalità per richiedere l'accesso ai centri di manutenzione prevede l'utilizzo di un format excel, da trasmettere entro il 2 settembre 2024. Ha inoltre fatto rimando alla descrizione dei servizi presenti in PIR ove è indicato che il GI, quanto alla manutenzione, offre unicamente la c.d. "manutenzione leggera" e non anche quella "pesante", riservata a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati";

- *"[p]er quello che, invece, riguarda il periodo successivo, la richiesta potrà, in alternativa, anche essere presentata in sede di richiesta di accordo quadro";*
- *"[i]n definitiva, la nota del 10 luglio 2024 poteva essere interpretata come manifestazione di interesse, ma, per formalizzare la relativa istanza, era necessario che la stessa fosse presentata in maniera conforme alla procedura prevista dal PIR";*
- *"[e], infatti, a seguito di quanto rappresentato dal Gestore, il Vettore ha effettuato – per quanto tardivamente – la richiesta in maniera rituale e, in conseguenza di ciò, RFI attiverà la procedura di coordinamento, così da soddisfare nei limiti del possibile le esigenze contrapposte degli interessati, come previsto dalla normativa e dalla regolazione vigenti";*
- *"con riferimento alla procedura di coordinamento per l'assegnazione della capacità quadro, SVI non è stata trattata in maniera diversa rispetto agli altri richiedenti. Difatti, nel corso di tale procedura, vi sono stati degli slittamenti temporali, ma essi hanno riguardato parimenti tutti i richiedenti e sono stati legati, in parte, alle tempistiche del procedimento avviato dall'Autorità con delibera n. 127/2023 e delle interlocuzioni tenute con gli Uffici dell'Autorità in materia di interpretazione dei criteri di priorità";*
- *"[i]n ogni caso, il Gestore ha sempre aggiornato tutte i richiedenti delle tempistiche della procedura e sono sempre stati rispettati i termini a tutela delle imprese";*

VISTA

la nota prot. ART n. 102723/2024, del 18 ottobre 2024, con cui Trenitalia è stata convocata in audizione;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 105489/2024, del 24 ottobre 2024, con cui SVI ha integrato il proprio reclamo, trasmettendo ulteriore documentazione e formulando, tra l'altro, osservazioni in merito alla bozza di Prospetto informativo della Rete, relativo all'anno 2026, pubblicata da RFI in data 30 settembre 2024;

VISTA

la delibera n. 143/2024, del 24 ottobre 2024, notificata, in pari data, con prot. ART n. 105913/2024, con cui è stato avviato un procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenord, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Milano Fiorenza;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 107438/2024, del 28 ottobre 2024, con cui RFI ha trasmesso una relazione, come da richiesta formulata dagli Uffici nel corso dell'audizione, portante l'illustrazione, per ciascuna delle richieste avanzate da SVI, dell'esito dei coordinamenti effettuati in conformità di quanto previsto nel Prospetto informativo della rete;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 109095/2024, del 31 ottobre 2024, con cui Trenitalia ha formulato istanza di differimento dell'audizione, accolta con nota prot. ART n. 109373/2024, di pari data;

VISTA

la nota prot. ART n. 109338/2024, del 31 ottobre 2024, con cui, a seguito dell'avvio del procedimento sanzionatorio disposto con delibera n. 143/2024, è stata parzialmente istruita l'istanza di accesso agli atti di SVI, differita con prot. ART n. 98437/2024, del 10 ottobre 2024;

VISTO

il verbale dell'audizione di Trenitalia, tenutasi in data 11 novembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 117844/2024, del 18 novembre 2024, nel corso della quale alla stessa sono state formulate richieste istruttorie e tale Società ha rappresentato che:

- *“a gennaio 2023, SVI ha chiesto formalmente di accedere presso l'impianto di Milano Martesana, segnatamente ai binari con fossa accessibile, ai binari con profilatura con tornio in fossa e ai binari con cala assi/cala carrelli”;*
- *“[a]d avviso di Trenitalia, le richieste del Vettore erano funzionali all'attuazione di interventi di manutenzione pesante; peraltro, per alcune di queste attività, la Società non aveva neanche ancora determinato i canoni da chiedere al mercato. Successivamente, fra Trenitalia e SVI si sono tenute sia interlocuzioni informali sia incontri operativi, dove la Società ha illustrato le possibilità di accesso agli impianti gestiti sul territorio. A luglio 2023 si sono, altresì, svolti dei sopralluoghi presso 4 impianti”;*
- *“[a] seguito di tali sopralluoghi, fra la fine del 2023 e l'inizio del 2024, SVI si è limitato a rappresentare in maniera generica che gli impianti esaminati non erano adatti alle proprie esigenze. Successivamente, a marzo 2024, il Vettore ha chiesto di accedere agli impianti ad alta velocità di Trenitalia”;*
- *“Trenitalia ha riscontrato tali istanze rappresentando che non sussistevano le condizioni per l'accesso a tali impianti, in quanto la capacità degli stessi risultava saturata ed essi non ricadevano all'interno del perimetro regolatorio, in quanto le richieste di SVI erano relative allo svolgimento di attività di manutenzione pesante. Conseguentemente, ad avviso di Trenitalia, non sussistendo un obbligo normativo di fornire accesso a tali impianti, non è stata effettuata alcuna procedura di coordinamento”;*
- *“[a] cavallo dell'estate del 2024, SVI ha chiesto di visionare l'impianto di Torino, che è ancora in costruzione – in presenza, peraltro, di ritardi –, ma non ancora operativo, essendo attualmente funzionante una sola platea iniziale di binari. Tuttavia, essendo stato già attivata la procedura di reclamo da parte di SVI,*

Trenitalia ha rappresentato che il riscontro a quest'ultima istanza sarebbe stata ricondotto a tale procedimento”;

- VISTA** la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 119874/2024, del 22 novembre 2024, con cui Trenitalia ha trasmesso la documentazione richiesta nel corso dell'audizione e relativa alle interlocuzioni intervenute con SVI;
- VISTA** la nota prot. ART n. 121960/2024, del 27 novembre 2024, con cui SVI è stata convocata in audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 123297/2024, del 29 novembre 2024, con cui, nel riscontrare la predetta nota acquisita agli atti con prot. ART n. 119874/2024, gli Uffici dell'Autorità hanno rappresentato a Trenitalia che *“fermo restando quanto potrà essere deciso in esito alla trattazione del suddetto reclamo attualmente in fase preistruttoria, si rappresenta che, nel limite in cui presso l'impianto di cui si tratta si effettuano servizi di manutenzione, la pendenza del suddetto reclamo presentato da SVI, non ha determinato alcuna sospensione degli obblighi, in materia di accesso agli impianti di servizio, che incombono, ai sensi della direttiva 2012/34/UE, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, del decreto legislativo n. 112/2015 e della delibera dell'Autorità n. 130/2019, su codesta Società nell'esercizio delle proprie funzioni di gestore dell'impianto”*;
- VISTA** la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 125498/2024, del 5 dicembre 2024, con cui SVI ha contestato i criteri di priorità indicati nella bozza di PIR di RFI e ha chiesto l'intervento dell'Autorità nella procedura di coordinamento per l'assegnazione di capacità quadro in corso, al fine di evitare che i canali assegnati alla stessa fossero successivamente retrocessi;
- VISTA** la nota prot. ART n. 127499/2024, del 10 dicembre 2024, con cui, per esigenze organizzative è stata disposta l'anticipazione dell'audizione di SVI;
- VISTO** il verbale dell'audizione di SVI, tenutasi in data 12 dicembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 17303/2025, del 19 febbraio 2025, nel corso della quale il Vettore ha rappresentato che:
- *“la Società ha solo esigenze di poter svolgere manutenzione leggera”*;
 - relativamente a quanto rappresentato da Alstom nella nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 79030/2024, *“SVI ne contesta l'accuratezza. Innanzitutto, perché la Società continua a intrattenere dei rapporti con Alstom, l'ultimo ad ottobre, sulla questione degli impianti di manutenzione. Per quanto riguarda l'impianto di Nola, la Società non può che rifarsi a quanto rappresentato dal gestore, che, sin dall'inizio, ha illustrato che, di notte, l'impianto di Nola è saturo. La Società ha, al massimo, potuto solo visitare tale impianto di giorno, in cui è presente maggiore capacità, ma per SVI è importante avere accesso ai centri di manutenzione di notte. Inoltre, Alstom ha rappresentato di avere in progetto di ampliare tale impianto, ma ha anticipato che la relativa capacità*

verrà utilizzata per coprire le esigenze di Italo S.p.A. Conseguentemente, SVI ha intenzione di continuare le proprie interlocuzioni con Alstom, confermando il proprio interesse per l'accesso al centro di manutenzione di Nola”;

- *“[i]noltre, malgrado Alstom non abbia, allo stato, un impianto nel nord Italia, se dovesse essere reperito un terreno idoneo su cui costruire un nuovo centro di manutenzione, SVI sarebbe aperta a una collaborazione con Alstom”;*
- *“[c]on RFI ci sono state interlocuzioni frequenti, a partire da dicembre 2022, quanto all'accordo quadro e all'accesso ai centri di manutenzione. RFI ha anticipato sin dall'inizio che gli spazi disponibili erano limitati, chiarendo che l'impianto di Milano San Rocco era saturo di notte. Per tale ragione, la Società non ha effettuato alcuna richiesta ufficiale di accesso, ma ha, bensì, avviato diverse interlocuzioni con RFI per reperire spazi alternativi su cui costruire un nuovo centro di manutenzione. La richiesta di luglio 2024, infatti, era relativa non al progetto futuro di SVI, ma ai treni che la Società già attualmente esercisce. Peraltro, la settimana scorsa, RFI ha rappresentato che, anche in relazione a tale ultima richiesta, la capacità disponibile è insufficiente a soddisfare le richieste di SVI, poiché sono programmati dei lavori che impediscono al gestore dell'infrastruttura di concedere accesso a tale impianto”;*
- *“con riferimento a quanto concesso da RFI nell'accordo quadro, non si tratta di manutenzione leggera, ma soltanto di servizi limitati che sono prestati presso i binari esterni delle stazioni o nei dintorni delle stazioni (come, ad esempio, Milano San Rocco, nel caso della stazione di Milano Garibaldi). La stessa RFI ha chiarito che l'accordo quadro non concerne la manutenzione leggera”;*
- *relativamente ai bisogni di SVI, “la manutenzione leggera riguarda quattro tipi di intervento. In primo luogo, forme di pulizia e scarico reflui più approfonditi di quanto prestato presso il binario esterno di Milano San Rocco. Inoltre, comprendono la manutenzione preventiva, ossia controlli periodici sullo stato del materiale rotabile, nonché la manutenzione correttiva, per correggere eventuali problemi che siano rilevati in sede di manutenzione preventiva. E, infine, la manutenzione leggera comprende anche la sostituzione di componenti, come, per esempio, il carrello, che solitamente si riesce a fare in una notte. Tuttavia, la Società desidera precisare che i riscontri negativi finora ricevuti dai vari gestori dei centri di manutenzione si sono sempre limitati a rilevare la saturazione della capacità, senza entrare, per giustificare tale riscontro negativo, nel merito delle attività che SVI aveva necessità di svolgere”;*
- *“[c]on riferimento agli impianti gestiti da Trenitalia, per SVI i centri di Milano Martesana, Milano Greco Pirelli e Napoli Centrale sono idonei alle esigenze della Società e non sono stati rifiutati per ragioni tecniche, ma Trenitalia ha rappresentato che tali centri erano saturi. Quanto agli impianti di Campi Flegrei e Santa Maria la Bruna, è vero che questi ultimi non erano idonei a soddisfare le esigenze di SVI. Infine, le richieste di accesso ai centri di manutenzione per*

treni ad alta velocità sono sempre state semplicemente rifiutate perché, a dire di Trenitalia, esulano dal perimetro della regolazione”;

VISTA la nota prot. ART n. 130723/2024, del 17 dicembre 2024, con cui SVI, RFI e Trenitalia sono state convocate in audizione congiunta;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 2985/2025, del 10 gennaio 2025, con cui SVI ha formulato istanza di differimento dell’audizione congiunta, accolta con nota prot. ART n. 5793/2025, del 17 gennaio 2025;

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

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 5784/2025, del 17 gennaio 2025, con cui SVI ha ribadito le osservazioni formulate nella nota acquista agli atti con prot. ART n. 125498/2024;

VISTA la nota prot. ART n. 5993/2025, del 17 gennaio 2025, con cui gli Uffici dell’Autorità hanno riscontrato la predetta nota di SVI acquisita agli atti con prot. ART n. 125498/2024, hanno, altresì, trasmesso l’integrazione al verbale, come da richiesta del Vettore di cui al prot. ART n. 4356/2025, con l’indicazione degli argomenti pertinenti all’oggetto del reclamo e ne hanno richiesto la restituzione firmata unitamente al verbale originale dell’audizione;

VISTO il ricorso di SVI innanzi al Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte, acquisito agli atti con prot. ART n. 12699/2025, del 5 febbraio 2025, con il quale il Vettore ha impugnato la delibera dell’Autorità n. 178/2024 e il PIR 2026 di RFI, in particolare per gli aspetti relativi alla definizione di tracce omologhe e di canale orario, nonché ai criteri di priorità;

VISTO il verbale dell’audizione congiunta, tenutasi in data 5 febbraio 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 12880/2025, di pari data, nel corso della quale a SVI, a RFI e a Trenitalia sono state formulate richieste istruttorie e tali Società hanno rappresentato che:

- SVI ha *“necessità di due centri di manutenzione, uno al nord con una capacità di manutenzione maggiore e uno al sud nella zona di Napoli. Campi Flegrei e Santa Maria la Bruna non sono adatti al materiale che SVI intende impiegare, ma, per il resto, la Società è aperta a qualsiasi soluzione che permetta lo svolgimento dell’attività di manutenzione. I centri di manutenzione AV sarebbero considerati preferibili, ma la Società non intende escludere alcuna soluzione. SVI ha anche discusso della possibilità di entrare presso l’impianto di manutenzione di Torino di Trenitalia attualmente in fase di costruzione”*

- Trenitalia ha precisato che *“l’impianto di Torino citato da SVI è un impianto in costruzione che, sulla base delle informazioni ad oggi disponibili, sarà operativo da fine 2027/inizio 2028. In estrema sintesi, a regime esso sarà configurato in tre aree principali, ossia un fascio arrivi/partenze, un’area dei fabbricati accessori e un capannone. In questo impianto saranno presenti anche binari aventi lunghezza superiori a 200 m”*;
- SVI è *“aperta a partecipare a progetti di sviluppo, includendovi anche lo sviluppo del centro di manutenzione di Torino, chiarendo che SVI ha cercato interlocuzioni con Trenitalia in ordine all’ingresso presso tale centro di manutenzione sin dal 2023. La partecipazione a un progetto di sviluppo non sarebbe la strada preferibile per SVI. D’altronde la Società richiama quanto rappresentato dall’AD di Trenitalia France, davanti al Senato Francese, il quale, sulla base del relativo resoconto, avrebbe affermato che, con un volume limitato di treni (che sarebbe, peraltro, pari al volume di treni che SVI vorrebbe esercire in Italia), tale investimento non sarebbe proporzionato. Nondimeno, SVI è aperta a esplorare anche tale soluzione”*;
- Trenitalia ha precisato che *“il progetto di investimento e la realizzazione dell’impianto di Torino sono, allo stato, estremamente critici, per un tema di extra-costi rispetto al progetto e di tempistiche, legati a problemi contrattuali con il fornitore; pertanto, allo stato, non è possibile prendere in considerazione varianti all’opera”*;
- *“che SVI sarebbe pronta ad intervenire anche economicamente, secondo lo schema della regolazione, per superare il tema degli extra-costi e garantire un accesso ai propri treni”*;
- Trenitalia ha chiarito che, sulla base del progetto, il centro di manutenzione di Torino *“è un centro di manutenzione finalizzato a servire i treni della flotta regionale e intercity”*;
- *“SVI ha chiesto accesso anche a centri di manutenzione con binari di 200 m., che sono compatibili con il Progetto di SVI e che costituiscono una soluzione, malgrado non quella preferibile, in quanto la Società intende esercire anche treni non solo in doppia composizione, ma anche in singola, perché SVI è disponibile a disaccoppiare i treni in doppia composizione per avere accesso ai centri di manutenzione”*;
- SVI ha precisato che *“con riferimento alle attività che SVI intende svolgere, precisa che, finora, né Trenitalia né RFI hanno mai approfondito tale tema. La Società intende svolgere manutenzione leggera, ossia manutenzione che si svolge durante la notte, con il treno che rientra in esercizio al mattino. La manutenzione pesante sarà effettuata in Francia. Per quanto riguarda la manutenzione preventiva, ciascun treno avrà un appuntamento ogni 14 giorni e un appuntamento ogni mese, pari a 390 appuntamenti all’anno per l’appuntamento ogni quattordici giorni e 180 appuntamenti per l’appuntamento fissato ogni mese. Ogni treno, quindi, avrà 3 appuntamenti al mese di manutenzione preventiva e, sulla base del Progetto, SVI avrà 15 treni*

nella flotta. In considerazione di tale numero di appuntamenti, la Società ritiene di necessitare di due binari ogni notte presso il centro di manutenzione principale sito al nord, mentre presso il centro di manutenzione sito al sud la Società avrebbe necessità di almeno un binario. Per la manutenzione correttiva, invece, è difficile fare delle previsioni e, per essa, la Società chiede un terzo binario al nord, cosicché sia disponibile all'occorrenza. La durata degli interventi di manutenzione preventiva durerà all'incirca 8 ore, ma la Società è disponibile a esplorare anche soluzioni che permettano anche un accesso più breve rispetto all'intera notte, purché nei limiti del possibile. Con riferimento allo scarico dei reflui, alla pulizia generale dei convogli e al rifornimento idrico, SVI precisa di non avere necessariamente bisogno di accedere a un capannone presso i centri di manutenzione, potendo svolgere tali attività anche sui binari siti all'esterno";

- SVI ha confermato *"che i treni della flotta di SVI, ossia dei TGV-M, implementeranno algoritmi di diagnostica preventiva che faciliteranno il processo di manutenzione efficientando le tempistiche di manutenzione correttiva"* e che, con riferimento allo scarico reflui, alla pulizia generale e al rifornimento idrico, *"attualmente, tali attività sono svolte con impianti fissi presso i fasci di Milano Porta Garibaldi, ma che la Società è disposta ad effettuare tali attività anche con impianti mobili. Come soluzione di compromesso, la Società sarebbe, altresì, disposta ad effettuare tali attività anche di giorno durante la sosta del materiale, nei limiti del possibile"*;
- SVI ha confermato di avere ancora *"interesse alla realizzazione di un nuovo sito manutentivo"* e *"che la Società è disponibile anche a valutare soluzioni che prevedano binari di lunghezza inferiore a 400 m., purché i binari che consentono l'accesso all'area garantiscano il ricevimento di treni in doppia composizione allo scopo di effettuarne il disaccoppiamento in loco"*;

VISTA

la nota prot. ART n. 15152/2025, del 12 febbraio 2025, con cui, attesa la mancata restituzione del verbale firmato relativo all'audizione del 12 dicembre 2024, come da ultimo trasmesso con nota prot. ART n. 5993/2025, al Vettore è stato intimato di provvedere in merito;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 17303/2025, del 19 febbraio 2025, con cui il Vettore ha trasmesso il verbale dell'audizione del 12 dicembre firmato;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 17852/2025, del 20 febbraio 2025, con cui RFI ha confermato *"la ripresa delle interlocuzioni relative alla verifica della disponibilità di aree da destinare alla realizzazione di un centro di manutenzione da parte di SNCF Voyages Italia"*, comunicando di aver fissato un incontro tecnico *"in cui valutare possibili soluzioni nell'area di Milano Smistamento alla luce dei nuovi input progettuali rappresentati dall'IF durante l'audizione"* congiunta del 5 febbraio 2025;

VISTA

la nota prot. ART n. 19076/2025, del 24 febbraio 2025, con cui ad Alstom sono state

chieste informazioni;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 19076/2025, del 24 febbraio 2025, con cui SVI ha trasmesso il piano di manutenzione leggera da realizzare nelle strutture in Italia, relativo al materiale TGV-M in utilizzo;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 22469/2025, del 5 marzo 2025, con cui RFI ha rappresentato che:

- con SVI sono stati esaminati congiuntamente plurimi siti *“successivamente esclusi, dal momento che le aree in questione non avrebbero consentito la realizzazione di binari con lunghezza pari a 400 metri”* e che *“SVI ha indicato le località di proprio interesse per la realizzazione di un nuovo sito manutentivo in due momenti successivi, ossia febbraio e marzo 2023”*;
- *“[n]el corso della prima cognizione le località richieste nell’area milanese sono state: Busto Arsizio, Gallarate, Milano Smistamento, Nerviano, San Donato, Santo Stefano Ticino, Milano Certosa, Milano Rogoredo e Treviglio. Per l’area di Napoli i siti di interesse sono stati: Napoli C.le, Napoli Afragola, Napoli Traccia, Napoli San Giovanni Barra e Torre Annunziata”*;
- *“[n]el corso di riunioni congiunte tra RFI e SVI tenutesi il 30 marzo ed il 21 aprile 2024, è stato deciso, per quanto qui di interesse, di escludere i siti di Gallarate, Milano Certosa, Treviglio, Napoli C.le, Napoli S. Giovanni Barra e Napoli Traccia, dal momento che le aree in questione risultavano insufficienti alle necessità manifestate dall’IF a causa delle loro dimensioni”*;
- *“[a] seguito di un’ulteriore richiesta di SVI di estendere la ricerca alle aree del Piemonte, dell’Emilia-Romagna (Bologna) e di Roma, i siti presentati da RFI ma che non sono stati ritenuti sufficienti per quanto concerne il dimensionamento sono stati Torino Lingotto e Bologna Arcoveggio. Gli ulteriori siti proposti dal GI sono stati invece esclusi per motivazioni differenti e già rappresentate da RFI nel corso del procedimento in oggetto”*;
- *“[n]ell’impianto di Busto Arsizio è presente una superficie di 59.030 mq di ex scali merci non più strumentali all’esercizio ferroviario che il 26/5/2017 sono divenute di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. FS Sistemi Urbani S.p.A. (FSSU), quale società “Asset manager” e capofila del Polo Urbano del Gruppo FS, deputata alla valorizzazione e alla riqualificazione degli asset immobiliari non più strumentali all’esercizio ferroviario, a seguito del Protocollo d’Intesa sottoscritto in data 24 ottobre 2023 con il Comune di Busto Arsizio, ne ha previsto una trasformazione improntata ai principi di flessibilità e rigenerazione green. Successivamente, le aree sono passate in proprietà di FSSU a partire dal 08/4/2024 e nel corso del 2026 sarà avviata la gara per l’assegnazione del Masterplan per la riconversione delle aree. Con riferimento alle modalità di pubblicizzazione della dismissione, si rappresenta che il sito di Busto Arsizio non figurava nel reticolo degli impianti offerti dal GI già dal 2009 e dunque lo stesso non è soggetto alla disciplina di cui al cui al Regolamento di*

esecuzione (UE) 2017/2177 che peraltro, all'epoca dei fatti (i.e. maggio 2017) non era ancora in vigore essendo stato emanato a novembre 2017”;

- “[n]ell’impianto di Milano Rogoredo sono presenti due aree:
 - *un’area di 21.200 mq, già oggetto di pianificazione urbanistica definita dall’Accordo di Programma “Scali Ferroviari” approvato dalla Regione Lombardia nel 2017. L’area è divenuta di proprietà di FSSU nel 28/02/2014 e nel 2020 è stata oggetto di cessione ad un operatore privato ai fini della rigenerazione urbana secondo la disciplina del già citato Accordo di Programma che definisce la tipologia e la quantità delle funzioni insediabili. Il progetto in questione prevede la realizzazione di una nuova parte di città che oltre alla residenza include l’insediamento di varie funzioni d’interesse pubblico: un edificio polifunzionale - a servizio del quartiere e del Municipio 4 - che verrà collocato in posizione baricentrica, la realizzazione di un parco pubblico lineare che si porrà come filtro tra il nuovo edificato e la linea ferroviaria e che oltre alle aree verdi sarà dotato di spazi e attrezzature ludico-sportive, spazi commerciali (esercizi di vicinato ed una media struttura di vendita), una residenza universitaria da convenzionare.*
 - *un’area di 30.000 mq in asset RFI che risulta strumentale alle attività manutentive che il Gestore pianifica ciclicamente sulla propria rete all’interno del Nodo di Milano.*

In particolare, l’area di cui sopra, con accesso da Via Toffetti che sarà comunque preservato nell’ambito della rigenerazione urbana, risulta essere utilizzata per un’estesa di circa 15.000 mq per stoccaggio dei materiali e nella restante parte è presente il fascio dei binari per sosta/ricovero dei mezzi manutentivi di RFI e delle ditte appaltatrici. Nel complesso dell’area vengono espletate attività di carico/scarico materiali, montaggio apparecchi di binario, ricovero MdO scala TE, per asservimento degli impianti e tratte di linea del Nodo Sud di Milano, Linea AV-AC Milano-Bologna (sino a Bivio/PC Melegnano), Linee Milano e Genova (tratta Milano Rogoredo-Milano Lambrate), Merci e Cintura, Milano-Mortara e del Passante Ferroviario Milanese. Con riferimento all’accessibilità stradale si evidenzia che per l’ingresso di Via Toffetti, nell’ambito della riqualificazione urbanistica in corso da parte del Comune, dovrebbe essere garantita una servitù di passaggio a RFI per fini manutentivi. Tuttavia, al momento RFI non può autonomamente valutare se sussistano i presupposti per il mantenimento di detta servitù nel caso di ipotetica cessione dell’area in questione a terzi per la realizzazione di un centro di manutenzione. Alla luce di tutto quanto sopra, ed in particolare della necessità di RFI di disporre dell’area in questione per esigenze manutentive, non risultano disponibili aree in impianto per possibili insediamenti del nuovo Centro Manutentivo”;

- “[n]ell’impianto di Napoli Afragola sono state esplorate due aree di potenziale interesse per soddisfare le richieste di SVI:

- *un'area situata a nord della stazione, a sinistra del binario pari della linea AV/AC Roma - Napoli, caratterizzata da 5 binari con modulo compreso tra 250m e 390m; la movimentazione dei convogli da/per i suddetti binari avviene attraverso il succitato binario pari (binario I di stazione), generando movimenti di taglio in uscita verso Napoli Centrale;*
- *un'area compresa tra le radici lato nord delle due linee AV/AC Roma - Napoli e Napoli-Bari, sulla quale, nell'ambito del progetto della Variante Cancello, sono in corso di realizzazione 3 binari tronchi allacciati al nuovo binario V di stazione (di precedenza dispari per la nuova linea).*

Entrambe le aree ed i binari ivi presenti sono integralmente occupate da RFI h24 in quanto risultano strumentali alle attività di manutenzione riguardanti l'allestimento dei cantieri per rinnovo armamento (binario e deviatoi), Impianti di Sicurezza (IS) e Trazione Elettrica (TE) afferenti alla Linea AV/AC Roma – Napoli e alla futura Variante Cancello prevista per l'itinerario Napoli – Bari; tali attività necessitano per loro natura di ampi spazi destinati allo stoccaggio dei materiali nonché alla manovra di mezzi pesanti. Si rende inoltre necessario sottolineare che le suddette aree risultano indispensabili per mantenere i livelli qualitativi del servizio, in quanto il successivo impianto adibito a Posto di Manutenzione sulla linea AV/AC Roma-Napoli è situato a circa 60 km da Napoli Afragola”;

- *“[i]l sito di Torre Annunziata è stato oggetto di cessione da RFI e FS Sistemi Urbani S.p.a. a ottobre 2018. Già dal 2009 tale sito non figurava nel reticolo degli impianti offerti dal GI e dunque lo stesso non è soggetto alla disciplina di cui al cui al Regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177”;*
- *“[r]elativamente al sito di Milano Smistamento, RFI ha condotto una serie di incontri con SVI per valutare la fattibilità della realizzazione dell'impianto di manutenzione presso le aree denominate “Fascio Sud” entrando in una fase di prefattibilità progettuale che ha evidenziato l'assetto dei binari, gli attrezzaggi richiesti dalla normativa ferroviaria ed i primi elementi relativi al segnalamento necessari a garantire i movimenti in sicurezza. Al termine di tali incontri è stata definita una prefattibilità planimetrica, redatta da RFI secondo le richieste di SVI, corredata anche dagli elementi necessari relativi agli impianti di sicurezza e segnalamento; tale elaborato è stato analizzato congiuntamente in data 5 marzo 2024, confermando le criticità legate al modulo minimo necessario. In particolare, è emersa la non realizzabilità, secondo lo schema richiesto da SVI, di un binario a modulo minimo 400 m tale da garantire quantomeno l'ingresso di un materiale in composizione doppia; anche le aste di manovra previste presentavano una capacità ridotta che, nell'ipotesi di un adeguamento del binario di cui sopra a modulo 400 m, vedevano ridursi la loro lunghezza a meno di 200m utili, rendendo impossibili le operazioni di composizione e scomposizione come richiesto da SVI”;*
- *“[r]elativamente a Torino Orbassano, gli approfondimenti condotti hanno evidenziato che l'impianto sarà oggetto nei prossimi anni di interventi di*

potenziamento infrastrutturale, con progetti di investimento avviati o in corso di avvio a valenza regionale e nazionale. La prima fase di potenziamento infrastrutturale riguarda la realizzazione della nuova linea metropolitana SFM5 a servizio della nuova località di S. Luigi Orbassano, situata in prossimità dell'omonimo ospedale. Con tale intervento è prevista inoltre la messa a PRG e la rifunzionalizzazione del Fascio Sud di Torino Orbassano, con rivisitazione delle aree e del sedime del fascio di binari in oggetto. Il progetto ha una forte valenza commerciale in quanto permetterà l'attivazione di una nuova relazione del servizio ferroviario metropolitano, insistente sul Nodo di Torino. A valle dell'attivazione della nuova linea SFM 5 lo scalo di Orbassano sarà oggetto di ulteriori modifiche nell'ambito del progetto della nuova linea Torino-Lione, con la realizzazione della nuova tratta AV tra Avigliana e Bivio Pronda, che attraverserà trasversalmente lo scalo merci. Tale intervento sarà accompagnato da una completa rivisitazione e messa a PRG dei fasci di Orbassano. Le aree occupate dai binari attualmente non in esercizio, in gran parte coincidenti con il sedime dell'attuale Fascio Direzioni, saranno utilizzate per la realizzazione della nuova linea AV in attraversamento allo scalo e di un nuovo fascio con funzioni merci denominato Fascio Francia, con binari a modulo 750 m. Le rimanenti aree non occupate dalla nuova infrastruttura saranno utilizzate per l'insediamento dei cantieri infrastrutturale e tecnologico, per complessivi 91.000 mq di occupazione. I cantieri in oggetto saranno avviati a partire dal 2027 e continueranno sino al 2032 per la successiva attivazione della nuova linea Avigliana-Orbassano, in concomitanza all'attivazione del nuovo tunnel di base. A fronte di quanto suddetto, l'impianto di Torino Orbassano non presenta aree non strumentali al Gestore da destinarsi all'insediamento del sito industriale richiesto, considerati gli interventi di potenziamento previsti a breve-medio periodo e la strategicità degli stessi”;

- “[p]er quanto concerne l'impianto di Bologna S. Donato si ribadisce quanto già rappresentato da RFI in occasione delle proprie osservazioni dello scorso 2 agosto, ossia che sono al momento in corso valutazioni in merito alla destinazione dell'area per attività del segmento merci che difficilmente può essere coniugata con la realizzazione di un impianto di manutenzione per il trasporto viaggiatori”;*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 22660/2025, del 5 marzo 2025, con cui Trenitalia ha rappresentato che:

- con riferimento al centro di manutenzione di Milano Greco, “[p]resso l'impianto sono presenti quattro postazioni di lavoro per lo svolgimento di attività manutentive. Ad oggi, le postazioni disponibili sono interamente utilizzate da Trenitalia per la manutenzione dei treni del servizio Intercity ed EuroCity. Nell'ambito della procedura di coordinamento attivata in seguito alle richieste formulate in audizione da SVI, Trenitalia, nella logica di collaborazione che caratterizza il proprio operato, è disponibile a riprogrammare parte dei*

turni manutentivi, al fine di consentire l'ingresso su uno dei binari presenti, in eventuali finestre orarie giornaliere diurne, previa valutazione con SVI della compatibilità delle caratteristiche del loro treno con le dotazioni tecniche presenti sui binari. Resta inteso che, laddove tali valutazioni abbiano esito positivo, tempi e modi di accesso all'impianto dovranno essere definiti con SVI, nel primario rispetto della normativa a tutela della sicurezza e della regolarità di esercizio, oltretutto a tutela dei lavoratori, mediante una specifica procedura di interfaccia”;

- con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Centrale, “[p]resso l'impianto sono presenti: due postazioni di lavoro, con binari di lunghezza pari a circa 330 metri/lineari, attrezzate con passerella parziale (circa 150 metri); quattro binari plateati di lunghezza pari a circa 160/180 metri/lineari. Tale impianto è allo stato dedicato alla manutenzione dei materiali adibiti al servizio Regionale. Stante la procedura di coordinamento attivata da Trenitalia, è emersa la saturazione degli spazi idonei a soddisfare le esigenze prospettate da SVI”;
- con riferimento al centro di manutenzione di Milano Martesana, “[l]’impianto consiste di un fascio binari adibito, allo stato, alla sosta di materiale rotabile dedicato ai servizi Intercity. In particolare, l'impianto dispone di due postazioni di lavoro con binari di circa 250 metri/lineari con fossa di visita, non su colonnine. All'esito della procedura di coordinamento attivata da Trenitalia, è emersa la saturazione degli spazi idonei a soddisfare le esigenze prospettate da SVI. Nell'ambito dello stesso compendio, è presente un CdM specializzato per i materiali dedicati ai servizi AV, con caratteristiche e dotazioni specifiche; detto CdM risulta saturo, interamente occupato senza possibilità di diversa programmazione”;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 24056/2025, del 10 marzo 2025, con cui Alstom ha rappresentato che:

- “ci sono stati ulteriori colloqui informali con SNCF Voyages Italia s.r.l. relativi ad un’eventuale collaborazione circa un nuovo sito manutentivo. Si è tuttavia trattato di colloqui verbali avvenuti nel periodo ricompreso tra ottobre 2024 e febbraio 2025, senza produzione e/o scambio di alcuna documentazione”;
- “Alstom si è tra le altre cose ulteriormente impegnata nella ricerca di un possibile terreno situato in Nord Italia ed atto alla costruzione di un nuovo deposito, ricerca che ad oggi non ha dato risultati tangibili causa indisponibilità di terreni nelle vicinanze della rete ferroviaria e/o comunque adatti allo scopo prefissato”;
- “Alstom, ove ritenuto necessario, si rende sin da ora disponibile ad organizzare una visita notturna dell'impianto di Nola in modo da dissipare qualsiasi dubbio o perplessità da parte di SNCF Voyages Italia s.r.l. relativamente alla saturazione dell'impianto in questione durante la fase notturna”;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 25732/2025, del 14 marzo 2025, con cui RFI ha rappresentato che *“lo scorso 4 marzo si è tenuto l’incontro tecnico tra RFI e SVI finalizzato a valutare possibili soluzioni nell’area di Milano Smistamento”*;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 26105/2025, del 17 marzo 2025, con cui SVI ha rappresentato che, nel corso delle interlocuzioni con RFI relative all’impianto di Milano Smistamento:

- *“[p]er quanto attiene agli adeguamenti tecnici per l’area manutentiva, SVI ha confermato la disponibilità a valutare l’utilizzo di binari da 202 metri anziché da 400 metri per la gestione delle composizioni, come precedentemente ipotizzato. Tale soluzione è stata accolta da RFI, che si è impegnata a redigere una relazione tecnica di analisi sulle valutazioni effettuate, che attualmente ancora non è stata trasmessa alla Società”;*
- *“[p]er quanto attiene agli aspetti tecnici ed infrastrutturali, SVI nel corso della suddetta riunione, ha richiesto approfondimenti rispetto:*
 1. *ad eventuali problematiche con il Comune di Segrate per l’insediamento industriale nell’area di riferimento;*
 2. *alla consistenza del sottosuolo in ragione della necessità di prevedere scavi di fondazione importanti per le opere del capannone; e al riallineamento sulle precedenti ricadute imputabili alla centralizzazione dei deviatoi interni”;*
- *“[i]n merito a tali osservazioni RFI ha evidenziato che:*
 1. *attualmente non sono previste interlocuzioni con il Comune di Segrate; pertanto, la trattazione di tale tematica è stata rimandata ad un tavolo separato solo dopo eventuali valutazioni tecniche positive;*
 2. *il sottosuolo presenta canali irrigui e si può affermare la presenza di possibili falde a bassa profondità, anche in ragione del vicinale contesto di riferimento quale l’idroscalo di Milano. Risulta dunque necessario considerare nell’eventuale business plan, a carico di SVI, e svolgere opere di bonificazione da ordigni bellici e di natura ambientale; e*
 3. *la gestione dei deviatoi dovrà avvenire con un apparato indipendente, analogamente a quanto avviene nel centro di manutenzione di Venezia Mestre”;*
- *“[i]n relazione all’utilizzo delle infrastrutture esistenti nel sito di Milano Smistamento, RFI ha illustrato a SVI le recenti decisioni relative all’utilizzo dei binari I-VIII, destinati sia alle attività manutentive sia alla sosta temporanea di treni con merci pericolose in caso di perturbazioni del traffico. Conseguenzialmente viene meno l’interferenza sistemica sull’asta in radice ovest, limitandosi a mere situazioni occasionali”;*
- *“[i]n occasione della riunione in esame, SVI ha reiterato la sua esigenza iniziale di poter gestire in impianto fino a sette composizioni al giorno, con configurazioni variabili tra unità multiple e singole. A tal riguardo RFI ha indicato che il binario di A/P con modulo maggiore di 400 mt, presente in*

adduzione al Fascio Sud, avrà le necessarie caratteristiche di indipendenza da ambo i lati per assolvere alle funzioni di presa/consegna e potrebbe pertanto assolvere alla funzione di disaccoppiamento/accoppiamento delle composizioni (rispettivamente prima dell'ingresso al fascio e in uscita dallo stesso) per lo svolgimento di attività manutentive delle sole composizioni di lunghezza pari a 202 mt. Si prega di notare che in ogni caso sono ancora necessarie delle verifiche sulla compatibilità con i tempi di liberazione del binario da parte di SVI";

- *"[a] tal riguardo, la Società ha dichiarato che (i) per il disbrigo delle attività di sgancio/aggancio, considerando di avere il personale presente sul binario di A/P già in precedenza all'arrivo del treno, saranno necessari circa 10 minuti; e (ii) per la liberazione del binario anche da parte della seconda unità saranno necessari circa 30 minuti";*
- *"[i]nfine, riguardo alla mancanza di accessibilità stradale dedicata, RFI ha comunicato che un eventuale accesso da Via Rivoltana implicherebbe interferenze con un sito di un'altra impresa ferroviaria (i.e. MIR, che ne usufruisce in virtù di locazione su aree di proprietà di FS Sistemi Urbani) e con una pista ciclabile esistente, rendendo necessarie verifiche con FS Sistemi Urbani e con le autorità locali. In ogni caso, RFI si è resa disponibile entro il prossimo incontro, ad esperire una verifica con la Società proprietaria dell'area e con l'attuale impresa ferroviaria utilizzatrice";*
- *"SVI prevede di trasmettere a RFI, nel corso della settimana corrente, un nuovo schema progettuale che tiene conto di quanto sopra esposto nel corso della riunione del 4 marzo 2025. RFI disporrà poi di un periodo di 15 giorni per l'analisi della nuova proposta, al termine del quale si terrà un incontro di follow-up, già programmato in data 8 aprile 2025, sempre presso la sede di RFI di Milano. Durante tale secondo incontro, le parti analizzeranno congiuntamente la fattibilità del nuovo progetto e valuteranno eventuali ulteriori sviluppi";*

VISTA

la delibera n. 52/2025, del 19 marzo 2025, notificata, in pari data, con prot. ART n. 27094/2025, con cui è stato avviato un procedimento sanzionatorio, nei confronti di RFI, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettere a) e d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi;

VISTA

la nota prot. ART n. 29660/2025, del 27 marzo 2025, con cui a Trenitalia sono state chieste informazioni;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 30725/2025, del 31 marzo 2025, con cui RFI ha trasmesso copia del verbale dell'incontro tecnico tenutosi con SVI in data 4

marzo 2025;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 38624/2025, del 17 aprile 2025, con cui Trenitalia, riscontrando la predetta richiesta di informazioni, ha rappresentato di aver comunicato a SVI la propria disponibilità a permettere l'accesso al centro di manutenzione di Milano Greco, allo scopo di effettuare un incontro *in loco* per la definizione delle condizioni operative e di essere in attesa di riscontro da parte del Vettore;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prott. ART n. 41577/2025 e n. 41579/2025, del 30 aprile 2025, con cui SVI ha richiesto a RFI un incontro per approfondire le potenzialità del sito di Torino Orbassano, rappresentando che:

- “[n]ell’ambito del suo progetto di sviluppo in Italia, SNCF Voyages Italia Srl (SVI) ha acquistato dal costruttore ALSTOM 15 treni appartenenti all’ultima generazione di TGV identificati come TGV-M. Nel suo piano operativo, associato alla richiesta di capacità a livello di tracce, sarà necessario poter accedere anche alla capacità di impianti di manutenzione disponibili sul territorio per poter effettuare le attività di manutenzione dei nuovi treni”;
- “[o]ltre all’accesso agli impianti esistenti, e come da interlocuzioni già intercorse con la vostra struttura, SVI continua a valutare la possibilità di poter costruire un proprio impianto di manutenzione su terreni disponibili e che rispondono alle proprie esigenze. Per questo aspetto nel corso del 2023 e 2024, delle discussioni erano state intraprese tra le parti al fine di poter identificare dei potenziali siti. Purtroppo l’esito di queste prime discussioni non ha permesso di identificare una soluzione viabile”;
- “SVI ha la necessità urgente di poter organizzare al meglio le proprie attività manutentive con i relativi manutentori, per poter garantire il proprio servizio a partire del 2027. Tali attività richiedono la definizione di processi e procedure tra le diverse parti che intervengono nei processi manutentivi senza contare tutta la logistica e la parte formativa degli operatori legate al piano manutentivo e agli impianti di manutenzione necessari per poter svolgere le operazioni previste. Tutto ciò richiede delle tempistiche non indifferenti visto che siamo su attività legate alla sicurezza della circolazione”;
- “[d]iventata quindi importante per questa IF poter fissare il proprio schema manutentivo sulla base degli impianti esistenti ma allo stesso tempo per proiettarsi su un proprio impianto”;
- “[f]acendo seguito all’audizione congiunta RFI, Trenitalia, SVI, presso l’ART del 5 febbraio 2025, RFI ha confermato la propria disponibilità a riaprire le discussioni con SVI e a effettuare una nuova analisi dei vari siti alla luce di un utilizzo dell’eventuale impianto di manutenzione con treni in composizione singola (US) piuttosto che in composizione multipla (UM) come previsto in un primo momento. Quest’ultima particolarità permetterebbe di avere delle lunghezze di binario all’interno dell’impianto inferiori a 400 metri”;

- *“[s]ulla base di quanto sopra esposto, come per il sito di Milano Smistamento, SVI richiede la possibilità di organizzare un incontro urgente con le vostre strutture pertinenti per riaprire le discussioni in merito alle possibilità offerte dal sito di Torino Orbassano, che presenta un notevole interesse per questa IF”;*

VISTA la nota prot. ART n. 42465/2025, del 5 maggio 2025, con cui a RFI sono state richieste informazioni;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 43005/2025, del 6 maggio 2025, con cui SVI ha manifestato a Trenitalia la propria disponibilità a effettuare una visita presso il centro manutentivo di Milano Greco, e:

- ha precisato che *“quanto proposto da Trenitalia, non permette di coprire i bisogni di questa IF in merito alle installazioni di manutenzione necessarie ad un corretto mantenimento della propria flotta”*;
- ha illustrato *“le necessità di SVI:*
 - *Accesso ai binari di 200 m con fossa accessibile da entrambi lati e sotto cassa, con passerelle di accesso all'imperiale: 1 binario tutti i giorni nella fascia oraria 08:00 – 20:00 e 3 binari tutte le notti nella fascia oraria 20:00 – 08:00 (7 giorni su 7)*
 - *Accesso agli impianti di riprofilatura degli assi (tornio in fossa): 3 fasce orarie notturne alla settimana (22:00 – 08:00)*
 - *Accesso agli impianti di rimozione/smontaggio degli organi (cala assi/cala carrello in fossa): 4 fasce orarie notturne alla settimana (22:00 – 08:00)*
 - *Accesso agli impianti di svuotamento reflui e rifornimento idrico”;*
- ha rappresentato che *“SVI ha necessità di fissare una riunione tecnica con Voi per approfondire le potenzialità del nuovo centro di manutenzione di Torino Smistamento, il quale sembra corrispondere meglio ai suoi bisogni”;*

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 43128/2025, del 6 maggio 2025, con cui RFI ha convocato SVI a un incontro congiunto per valutare le potenzialità del sito di Torino Orbassano;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 47362/2025, del 15 maggio 2025, con cui RFI ha trasmesso il verbale dell'incontro tecnico tenutosi con SVI, in data 8 aprile 2025, da cui è emerso che:

- RFI ha *“redatto 2 diverse soluzioni planimetriche”*, per garantire il rispetto delle esigenze rappresentate da SVI;
- RFI ha *“consegna[to] copia cartacea delle soluzioni rappresentate in riunione e [...] condiviso che invierà a SVI entrambe le versioni in formato digitale editabile”*;
- SVI ha chiesto informazioni in merito *“[al]l'esito delle verifiche condotte da RFI sulla transitabilità dei convogli TGV (in configurazione multipla e/o semplice) nel sotto-attraversamento presente in afferenza al Fascio Sud”* e RFI ha

“conferma[to] che a seguito delle verifiche tecniche esperite è possibile escludere la presenza di incompatibilità/interferenze fra materiale rotabile TGV (UM/US) e opera civile di sottoattraversamento della linea di circolazione locomotive interna presente valle del binario di A/P e in immediata afferenza al Fascio Sud”;

- *“[al]l'esito dell'interlocuzione avuta con l'IF utilizzatrice del sito manutentivo che ne usufruisce in virtù di locazione su aree di proprietà di FS Sistemi Urbani e su cui dovrebbe essere necessariamente realizzata l'opera di accessibilità stradale da Via Rivoltana”, “[l]’IF in ragione della strategicità a valenza nazionale del sito per le proprie attività manutentive rappresentando anche un notevole incremento dei volumi dei rotabili che nei prossimi anni verranno ivi lavorati ha ritenuto strumentale l’area nella sua interezza non ritenendo accoglibile alcuna proposta di possibile rimodulazione in quanto in ogni caso verrebbero limitate le potenzialità richieste al sito per il rispetto del business plan prospettato”;*
- *“[u]n possibile accesso carrabile è identificato tra una proprietà privata e la zona dell'IF ma l'esiguo spazio disponibile, non potendo intervenire né nella zona privata né nella zona dell'IF, non permetterebbe il transito e la movimentazione di autoarticolati, fermo restando la problematica dell’attraversamento della pista ciclabile”;*
- *“[i]n ragione di queste determinazioni, viene comunque esplorata una eventuale soluzione alternativa per cui l'accessibilità stradale verrebbe garantita attraverso la viabilità di accesso e interna già prevista nel progetto dell’attiguo terminal della Società Teralp, che ad una preliminare valutazione potrebbe consentire di connettere l’area di fascio Sud in maniera funzionale e senza gli ulteriori vincoli correlati nella precedente soluzione alla presenza della pista ciclabile recentemente realizzata”;*
- *“RFI, laddove si intenda esplorare la praticabilità di questa soluzione, anche in ragione delle avanzate attività progettuali del Terminal, invita SVI ad avviare a propria cura le interlocuzioni con la Società Teralp, richiedendo di essere informata in esito alle risultanze poi acquisite in merito”;*
- *“SVI si ritiene soddisfatta degli elementi acquisiti nell'incontro e condivide con RFI di aggiornarsi a valle dell'incontro che esperirà a propria cura con la Società Teralp”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 51596/2025, del 30 maggio 2025, con cui a Trenitalia è stato chiesto *“di voler riferire in ordine allo stato di avanzamento e al contenuto delle ulteriori interlocuzioni che sono state intrattenute da parte di codesta Società con SVI, con riferimento alle potenzialità degli impianti di servizio di Milano Greco e di Torino Smistamento”*;

VISTA

la nota prot. ART n. 51599/2025, del 30 maggio 2025, con cui a SVI è stato chiesto di *“di voler riferire in merito all’andamento e agli esiti delle interlocuzioni intervenute”*

con Terminal AlpTransit S.r.l. (di seguito, anche: Teralp);

VISTA la nota prot. ART n. 51600/2025, del 30 maggio 2025, con cui a RFI è stato chiesto “*di voler riferire in ordine allo stato di avanzamento e al contenuto delle ulteriori interlocuzioni che sono state intrattenute da parte di codesta Società con SVI, con riferimento alle potenzialità dell'impianto di servizio di Torino Orbassano*”;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 56456/2025, del 20 giugno 2025, con cui SVI ha rappresentato che:

- “[a]lla data odierna, a seguito della riunione tra RFI e SVI tenutasi in data 8 aprile 2025, non è ancora stato fissato un incontro tra SVI e Teralp, né SVI è a conoscenza dei contenuti degli approfondimenti tecnici svolti dalla stessa Teralp”;
- “[p]er tale ragione, in data 19 giugno 2025, SVI ha formalmente richiesto un incontro alla Società Teralp, richiedendo al contempo anche la partecipazione di RFI”;
- “[i]n conclusione, pur rilevando alcuni segnali di avanzamento nella gestione della questione, SVI non può che rammaricarsi per la lentezza complessiva del processo e per i tempi con cui stanno procedendo le interlocuzioni sul tema”;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 57468/2025, del 25 giugno 2025, con cui Trenitalia ha rappresentato che:

- con riferimento al centro di manutenzione di Milano Greco, “[i]n data 12/06/2025 si è svolto un sopralluogo tecnico tra i rappresentanti di Trenitalia ed i rappresentanti SVI presso l'impianto. In occasione dell'incontro, SVI ha visionato il binario 10 nella “Rimessa ETR”, rispetto al quale Trenitalia aveva già manifestato la disponibilità a renderlo accessibile a SVI in data 04/04/2025; contestualmente SVI ha acquisito informazioni tecniche di dettaglio sulle principali dotazioni e attrezzature di impianto. Al termine del sopralluogo, SVI ha rappresentato di voler svolgere le proprie valutazioni riservandosi, ove necessario, di richiedere a Trenitalia ulteriori dettagli tecnici”;
- con riferimento al centro di manutenzione di Torino Smistamento, “[l]’impianto, come rappresentato nell’audizione del 05/02/2025, è attualmente in costruzione. In ogni caso, pur con le cautele dovute, Trenitalia ha rappresentato a SVI la disponibilità ad effettuare un sopralluogo nel cantiere: l’incontro si terrà il 09/07/2025 secondo le disponibilità indicate da SVI. In tal senso, Trenitalia fornirà un aggiornamento a codesta Autorità, a valle del sopralluogo”;

VISTA la nota prot. ART n. 57767/2025, del 26 giugno 2025, con cui a Teralp è stato chiesto di “*riferire in merito all’andamento e agli esiti delle interlocuzioni intrattenute da codesta Società con SNCF Voyages Italia S.r.l., con riferimento alla possibilità di accesso stradale all’impianto di servizio di Milano Smistamento*”;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 57804/2025, del 26 giugno 2025, con cui

RFI ha trasmesso il verbale dell'incontro tenutosi con SVI in data 15 maggio 2025, con riferimento all'impianto di servizio di Torino Orbassano, da cui è emerso che:

- SVI "ha richiesto la riapertura delle valutazioni su Torino Orbassano per sondare ogni possibile localizzazione per il proprio sito manutentivo, in quanto la maturazione del progetto è tale da dover addivenire ad una soluzione concretamente perseguitabile in breve tempo, non inficiando gli avanzamenti registrati sul possibile sito di Milano Smistamento. L'impianto è, infatti, collocato in buona posizione rispetto le proprie necessità e, alla luce della propria disponibilità a valutare soluzioni che prevedano l'utilizzo di US, chiede conferma a RFI dell'impegno delle aree prospettato nelle precedenti interlocuzioni, eventualmente anche di superficie inferiore rispetto i 40/ 50.000mq necessari per l'utilizzo di UM";
- RFI ha "illustra[to] le attuali ripartizione e funzionalità delle proprie aree nell'ambito di Torino Orbassano nonché quelle che saranno ad esito del potenziamento dell'impianto condotto nel più ampio progetto della sezione nazionale della Torino-Lione. In tale contesto, RFI conferma che l'impianto sarà vocato al traffico merci internazionale e che le due aree di 60.000e 110.000 mq indicate come attualmente non utilizzate, ferma restando la loro strategicità logistica, saranno destinate ad attività di cantiere per tutta la durata dei lavori, con termine indicativamente nel 2034, rendendole di fatto incompatibili con le necessità temporali di SVI. Conseguentemente RFI afferma che non appare possibile vincolare le future aree di cantiere alla costruzione di un impianto di manutenzione SVI";
- RFI ha "specifica[to] che una ridotta necessità di spazi rispetto a quelli in parola, determinata dall'utilizzo di US in luogo di UM, non inficia tale valutazione in quanto l'eventuale insediamento manutentivo risulta incompatibile con le attività di cantiere per la costruzione della tratta nazionale della nuova linea Torino-Lione";
- "SVI ha fatto richiesta se ci fossero altre disponibilità di aree RFI su Torino Orbassano";
- "[a] tale richiesta RFI ha confermato che le aeree RFI risultano tutte occupate e costituiscono come indicato sopra un asset strategico. Alla luce di ciò, RFI conferma la valutazione sull'impegno delle aree in parola e chiede a SVI se abbia valutato altre aree nell'intorno di Torino Orbassano";
- "SVI prende atto dell'indisponibilità delle suddette aree di RFI e rappresenta che sono le uniche da essa individuate, mostrandosi, per i motivi di cui sopra, disponibile a valutare qualsiasi nuova opportunità di simile metratura o, eventualmente, anche ridotta";
- "RFI nello spirito di trovare una soluzione fattuale alle esigenze di SVI, partendo da una planimetria dell'impianto, informa che nell'ambito di Torino Orbassano ci sono aree appartenenti ad altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (Gruppo FS) e in particolare una di esse è situata nella porzione nord dell'impianto, in fregio alla Strada del Portone, sede di un deposito dismesso.

RFI descrive brevemente le caratteristiche di quest'area e, in particolare, evidenzia la presenza di un tratto di collegamento con il Fascio Container che in parte si estende anche su sua proprietà. Un'altra area di possibile interesse è collocata nella porzione sud dell'impianto, a margine dell'abitato di Beinasco. Resta inteso che RFI non è a conoscenza dei piani di utilizzo attuale e futuro di queste aree, prerogativa delle società proprietarie. Qualora SVI fosse interessata ad approfondire tali possibili opportunità, dovrà rivolgersi alla società FS Sistemi Urbani (FSSU), deputata alla valorizzazione del patrimonio immobiliare di tutte le società Gruppo FS”;

- *“SVI si mostra aperta a valutare in particolare la soluzione a nord e chiede in che modo RFI possa supportarla sia nelle interlocuzioni con FSSU che nell'elaborazione di una possibile configurazione del sito manutentivo e del suo allaccio alla rete”;*
- *“[i]n merito al coinvolgimento di FSSU, RFI si rende disponibile a fornire a stretto giro i contatti dei riferimenti della società FSSU ai quali avanzare la richiesta di disponibilità di aree nell'ambito di Torino Orbassano, specificando che anticiperà le intenzioni di SVI a FSSU e chiedendo a quest'ultima di poter partecipare alle interlocuzioni al fine di fornire ogni utile supporto alle parti”;*
- *“[i]n merito allo sviluppo di possibili configurazioni del sito e del suo allaccio alla rete, in analogia a quanto condotto per il sito di Milano Smistamento, RFI assicura che, a valle della disponibilità attestata da FSSU e della messa a disposizione degli elaborati piano-altimetrici di una o più aree, garantirà tutto il supporto necessario per elaborare una configurazione d'impianto che risponda alle necessità tecniche e funzionali di SVI, incluse le possibili configurazioni di allaccio alla rete nel rispetto della normativa vigente. Ciò al fine di giungere ad una configurazione d'impianto e di allaccio condivisa preliminarmente tra le parti, in modo da accelerare, successivamente, le formalità previste dalla normativa vigente”;*
- *“RFI si impegna, altresì, ad assicurarsi che le aree di sua proprietà che possano risultare funzionali al ripristino del collegamento con il sito individuato a nord non risultino destinate alle già menzionate attività di cantiere ovvero con esse interferenti. In tale evenienza, si farà parte attiva per rivalutarne il perimetro al fine di non pregiudicare il possibile ripristino del collegamento”;*
- *“RFI avvierà quanto prima le verifiche sulle proprie aree e le interlocuzioni anticipatorie con FSSU in merito alle intenzioni di SVI”;*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 57882/2025, del 27 giugno 2025, con cui SVI ha rinnovato la richiesta di accesso *“agli impianti di manutenzione di Milano Martesana AV et Napoli Gianturco AV”*, gestiti da Trenitalia;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 61975/2025, del 15 luglio 2025, con cui Teralp ha rappresentato che:

- *“[l]o scorso 8 luglio 2025 si è tenuto un primo incontro tra Teralp e SVI, nel*

corso del quale quest'ultima ha rappresentato di aver manifestato a RFI l'esigenza di individuare uno spazio da destinare alle attività di manutenzione della propria flotta di treni passeggeri. A tal fine, è stata individuata un'area di proprietà di RFI, ubicata all'interno del nodo di Milano Smistamento e adiacente all'area di proprietà di Teralp. Per poter accedere a tale area, SVI ha quindi espresso interesse alla realizzazione di un varco stradale che insisterebbe su una zona operativa nella disponibilità della Scrivente";

- "Teralp, partecipata al 58% da FS Logistix S.p.a. e al 42% da HUPAC (società svizzera leader nel trasporto combinato), ritiene opportuno fin da ora sottolineare — come già rappresentato a SVI — che i lavori per la realizzazione del terminal intermodale sono in fase avanzata. Le attività di costruzione e posa in opera delle strutture funzionali all'entrata in esercizio dell'impianto risultano già appaltate ai fornitori; pertanto, ogni eventuale modifica progettuale dovrà necessariamente tener conto di tale stato di avanzamento. Si specifica che l'entrata in pre-esercizio del terminal è prevista a partire dal secondo semestre 2026";*
- "[p]ur tenendo conto delle complessità sopra evidenziate, Teralp ha confermato la propria disponibilità a esaminare l'ipotesi proposta da SVI, nella prospettiva di individuare una soluzione condivisa che risulti compatibile con l'operatività del terminal in condizioni di sicurezza per tutte le parti. Tuttavia, allo stato, Teralp non dispone degli elementi minimi necessari per procedere a una valutazione concreta della proposta. A tal fine, nel corso dell'incontro, è stato richiesto a SVI di trasmettere, a mezzo e-mail, i seguenti elementi informativi necessari per l'istruttoria:*
 - una rappresentazione grafica del perimetro interessato dall'intervento;*
 - la tipologia di traffico veicolare previsto (mezzi leggeri o pesanti);*
 - una stima dei flussi e dei volumi di traffico attesi;*
 - l'eventuale possibilità di contingentare la circolazione dei mezzi in specifiche fasce orarie";*
- "Teralp è attualmente in attesa di ricevere la documentazione sopra elencata. Una volta acquisiti tali elementi, la Società provvederà a verificare tempestivamente la fattibilità tecnica e operativa dell'intervento richiesto";*

VISTA

la nota prot. ART n. 62395/2025, del 16 luglio 2025, con cui Trenitalia, SVI e Alstom sono state convocate in audizione congiunta;

VISTA

la nota prot. ART n. 62392/2025, del 16 luglio 2025, con cui a SVI è stato chiesto "di voler riferire in merito all'andamento e agli esiti delle ulteriori interlocuzioni intrattenute con la Società Teralp";

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 62929/2025, del 18 luglio 2025, con cui Trenitalia ha rappresentato che:

- "in data 09/07/2025 si è svolto il sopralluogo presso il cantiere del CdM di Torino Smistamento alla presenza dei rappresentati di Trenitalia e di SNCF*

Voyages Italia (SVI)";

- *"[n]ell'incontro, sono state visionate le principali aree del CdM di cui sopra in corso di costruzione";*
- *"[i]noltre, SVI ha richiesto informazioni sulla futura configurazione dell'impianto e sugli attrezzaggi del nuovo CdM, informazioni fornite dal personale tecnico presente, sulla base di quanto attualmente previsto dal progetto";*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 63009/2025, del 18 luglio 2025, con cui SVI ha rappresentato a Trenitalia che:

- *"[f]acendo seguito alle interlocuzioni in merito alla nostra richiesta per l'accesso ai centri di manutenzione di Trenitalia, in data 04/04/2025 mediante lettera ns protocollo SVI-E-2025-115, ci è stato notificato da parte Vostra la disponibilità di un binario presso il CdM di Milano Greco, sito in Milano, Via Breda n. 149, in una finestra temporale diurna, dalle 10:00 alle 20:00, 7 giorni su 7";*
- *"[n]ella Vostra lettera si richiedeva un incontro operativo in loco, con la partecipazione delle Vostre competenti funzioni, al fine di valutare tecnicamente la compatibilità delle installazioni di tale centro di manutenzione con i bisogni di SVI";*
- *"[c]on lettera SVI-U-2025-0086-AD del 05/05/2025, SVI ha segnalato che la fascia oraria da Voi proposta non permette di coprire i bisogni di questa IF per un corretto mantenimento dei propri treni (come indicato nella lettera). Ad ogni modo SVI si è resa disponibile per una visita in loco, realizzatasi in data 12 giugno 2025";*
- *"[i]n allegato troverete il resoconto di tale visita con le nostre prime analisi e conclusioni. Ne risulta l'inagibilità della passerella di accesso all'imperiale, nonché la sua ridotta lunghezza rispetto alla lunghezza del treno, che rende di fatto il binario non utilizzabile per le attività di manutenzione leggera di treni ad alta velocità";*
- *"[d]i conseguenza, la Vs proposta di messa a disposizione del "binario ART" del centro di manutenzione di Milano Greco non rappresenta una soluzione idonea per soddisfare le esigenze di SVI relative ai servizi di manutenzione "leggera""";*
- *"[s]ulla base di quanto sopra, si richiede la possibilità di ricevere proposte alternative che rispondano meglio alle nostre esigenze, più volte espresse, in modo da poterle studiare e analizzare";*

VISTA

la nota acquisiti agli atti con prot. ART n. 64014/2025, del 23 luglio 2025, con cui SVI ha chiesto il differimento dell'audizione congiunta;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 65040/2025, del 25 luglio 2025, con cui SVI ha rappresentato a Trenitalia che:

- *"[f]acendo seguito alle interlocuzioni in merito alla nostra richiesta per l'accesso ai centri di manutenzione di Trenitalia, SNCF Voyages Italia (SVI) in*

risposta alla vostra proposta di un incontro operativo in loco per visitare il binario messo a disposizione presso il Centro di Manutenzione di Milano Greco, con lettera SVI-U-2025-0086-AD del 05/05/2025 faceva espressa richiesta di organizzare un incontro tecnico per approfondire le potenzialità del nuovo centro di manutenzione di Torino Smistamento che sembra corrispondere meglio ai suoi bisogni”;

- *“[i]n risposta alla nostra richiesta, una visita in loco con le Vostre competenti funzion è stata organizzata in data 09 luglio 2025 presso il centro di manutenzione in corso di costruzione di Torino Smistamento”;*
- *“[v]i ringraziamo per la visita e siamo consci che tale centro di manutenzione è in uno stato di avanzamento lavori che non ha permesso di poter visionare in modo concreto le future installazioni previste (passerelle di accesso imperiali, Tornio in fossa, cala carrelli, scarico reflui, ecc.,). In ogni modo quanto descritto e presentato dai vostri interlocutori nel corso della visita e quanto visionato da SVI, il sito presenta delle grosse potenzialità e potrebbe rappresentare una soluzione valida per coprire i bisogni manutentivi del materiale rotabile di questa IF”;*
- *“[s]ulla base di quanto sopra esposto e tenuto conto delle esigenze operative di SVI, cogliamo quindi l'occasione per richiedere, nel momento in cui il sito sarà operativo, l'accesso al futuro centro di manutenzione di Torino Smistamento al fine di coprire i nostri bisogni, già comunicati e qui di seguito esposti:*
 - *Accesso ai binari di 200 m con fossa accessibile da entrambi lati e sotto cassa, con passerelle di accesso all'imperiale: 1 binario tutti i giorni nella fascia oraria 08:00 – 20:00 e 3 binari tutte le notti nella fascia oraria 20:00 – 08:00 (7 giorni su 7)*
 - *Accesso agli impianti di riprofilatura degli assi (tornio in fossa): 3 fasce orarie notturne alla settimana (22:00 – 08:00)*
 - *Accesso agli impianti di rimozione/smontaggio degli organi (cala assi/cala carrello in fossa): 4 fasce orarie notturne alla settimana (22:00 – 08:00)*
 - *Accesso ai binari di servicing di pulizia periodica approfondita, svuotamento dei bagni, riempimento dei serbatoi dell'acqua: 3 binari tutte le notti nella fascia oraria 20:00 – 08:00 (7 giorni su 7)”;*
- *“[a]l fine di poter approfondire da un punto di vista più tecnico le caratteristiche del sito, visto che non è stato messo a disposizione di SVI alcun materiale informativo sul sito di Torino Smistamento (planimetrie, piani schematici, descrittivi tecnici, ecc...) ed è stato proibito realizzare qualsivoglia foto, SVI richiede la possibilità di avere a disposizione queste informazioni”;*
- *“SVI sarebbe inoltre interessata in futuro a realizzare un ulteriore visita del centro di manutenzione a lavori più avanzati”;*
- *“SVI vorrebbe proseguire con voi gli intercambi in merito alle modalità di accesso per permettere a SVI di poter realizzare la manutenzione dei propri treni nel futuro centro di manutenzione di Torino Smistamento appena messo*

in attività”;

VISTA la nota prot. ART n. 65706/2025, del 29 luglio 2025, con cui è stata accolta l’istanza di differimento dell’audizione congiunta, formulata da SVI;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 65768/2025, del 29 luglio 2025, con cui SVI ha trasmesso:

- “[u]n resoconto delle discussioni avute nel corso della riunione del 08/07/2025 con TERALP e l’indicazione delle prossime tappe”;
- “[l]a trasmissione da parte di RFI della planimetria dell’area RFI con il potenziale accesso”;
- “[l]a trasmissione da parte di SNCF Voyages Italia a TERALP dei dati richiesti in sede di riunione del 08/07/2025”;
- “[l]a risposta di TERALP a seguito invio delle informazioni richieste a SVI in sede di riunione del 08/07/2025”;

VISTA la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 68030/2025, dell’8 agosto 2025, con cui Trenitalia ha rappresentato a SVI che:

- “[c]on riferimento alla nota in oggetto, si ribadisce quanto già riscontrato in precedenza, relativamente ad analoghe richieste di accesso ai CdM AV di Trenitalia (vedi stessa nota del 13/05/2024, richiamata nella richiesta), ovvero che non sussistono le condizioni per consentire l’accesso di operatori terzi ai CdM AV di Napoli Gianturco e Milano Martesana”;
- “[d]etti centri di manutenzione pesante sono, infatti, riservati al materiale rotabile di Trenitalia dedicato ai servizi AV e, come tali, sottratti all’obbligo di consentirne eventualmente l’accesso ad operatori terzi”;
- “[c]iò premesso, come peraltro noto agli uffici dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti in conoscenza, Trenitalia ha provveduto, a far data dal mese di gennaio del 2023, a dare seguito alle molteplici istanze da voi formulate per l’accesso ad impianti manutentivi in Italia”;
- “[i]nfatti, su Vostra richiesta, sono stati effettuati, con la disponibilità ed il supporto del personale di Trenitalia, sopralluoghi in 6 CdM: Napoli Santa Maria La Bruna, Napoli Campi Flegrei, Napoli Centrale, Milano Greco, Milano Martesana e Torino Smistamento, quest’ultimo ancora in fase di costruzione”;
- “[a]ll’esito di tali iniziative, ci avete inviato riscontri negativi non supportati da elementi tecnici in merito alle ragioni sottese alla non fruibilità delle soluzioni proposte da Trenitalia; tali soluzioni possono costituire, sulla base di quanto a noi noto, alternative efficaci, a fronte della Vostra reiterata richiesta di voler usufruire necessariamente dei soli impianti destinati alla manutenzione dei treni AV di Trenitalia”;
- “[i]nfatti, Trenitalia ha dato la disponibilità, presso il CdM di Milano Greco, all’utilizzo di 1 binario attrezzato, in fascia diurna 10:00-20:00, 7 giorni su 7; nello stesso CdM, peraltro, il 12-06-2025 è stato effettuato anche un sopralluogo tecnico, che a vostra valutazione non soddisfaceva le esigenze”;

- “[d]a ultimo, rispetto a tali richieste, si ritiene utile osservare che, nel reticolo delle aree manutentive presenti sul territorio nazionale, ve ne sono alcune, in prossimità delle località di interesse per SVI, nella disponibilità di operatori di impianto diversi da Trenitalia”;
- “[s]tante quanto sopra, confermando la disponibilità di un binario a Milano Greco, Trenitalia ritiene di avere dato attuazione ai propri obblighi di Gestore di Impianto, fornendo congrue alternative alle richieste avanzate da SVI, e non intende dare seguito alle ulteriori richieste pervenute”;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 68036/2025, dell’8 agosto 2025, con cui Trenitalia ha rappresentato a SVI che:

- “[c]on riferimento alla Vostra nota di cui in oggetto, si prende atto di quanto rilevato nel resoconto della visita al CdM di Milano Greco del 12-06-2025, ovvero che quanto proposto non soddisfa le esigenze di SVI; d’altra parte, per Trenitalia, il CdM di Milano Greco è operativo ed è utilizzato per la manutenzione dei propri rotabili”;
- “[n]el merito dei rilievi mossi, tuttavia, si ritiene che le ragioni ostative allo svolgimento delle attività dichiarate da SVI siano superabili”;
- “[n]el dettaglio, SVI sostiene che la postazione messa a disposizione da Trenitalia, presso il CdM di Milano Greco, non consenta di:
 - 1) effettuare ispezioni e attività manutentive sull’imperiale;
 - 2) effettuare sostituzioni assili se non con le dovute movimentazioni del materiale rotabile”;
- “[d]’altra parte, essendo – come noto - il CdM di Milano Greco operativo ed attualmente utilizzato da Trenitalia, le obiezioni mosse sono superabili in quanto:
 - a) l’accesso all’imperiale dal binario reso disponibile, lungo tutto il treno, è possibile mediante un sollevatore mobile normalmente disponibile sul mercato, di cui SVI può dotarsi autonomamente;
 - b) è ammessa la movimentazione sul binario del treno (cd. «triangolazione»), normale prassi seguita anche da Trenitalia per tutti i casi dove questo si rende necessario”;
- “[d]’altro canto, l’attività di smontaggio e montaggio assi, così come altre esigenze avanzate da SVI, non rientrano tra le attività di manutenzione leggera e non possono essere addotte a fondamento della richiesta di accesso ad impianti di Trenitalia specializzati per la manutenzione di materiali adibiti ai servizi AV”;
- “[s]i ribadisce pertanto la disponibilità, presso il CdM in oggetto, all’utilizzo di 1 binario attrezzato, in fascia diurna 10:00-20:00, 7 giorni su 7”;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 71029/2025, del 26 agosto 2025, con cui SVI ha chiesto chiarimenti in merito all’ordine del giorno dell’audizione congiunta;

VISTA

la nota di riscontro prot. ART n. 72417/2025, del 2 settembre 2025;

VISTA

la delibera n. 145/2025, del 4 settembre 2025, notificata, in pari data, con prot. ART n. 73237/2025, con cui, in esito al procedimento sanzionatorio, avviato con delibera n. 143/2024, nei confronti di Trenord è stata irrogata una sanzione pecuniaria amministrativa, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Milano Fiorenza e, inoltre, a Trenord è stato ordinato di:

- pubblicare una descrizione del centro di manutenzione di Milano Fiorenza conforme al quadro regolatorio;
- fornire a SVI tutte le informazioni necessarie per formulare le proprie richieste di capacità presso il menzionato centro di manutenzione, trattandole poi conformemente alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e della delibera dell'Autorità n. 130/2019;

VISTA

la delibera n. 147/2025, del 4 settembre 2025, notificata, in pari data, con prot. ART n. 73242/2025, con cui, nell'ambito del procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 52/2025, è stata dichiarata ammissibile e pubblicata la proposta di impegni di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in cui tale Società si è impegnata a:

- 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 facilità 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 rgetto 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”;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 74812/2025, del 12 settembre 2025, con cui SVI ha rappresentato a Trenitalia che:

- “[n]el Vostro riscontro alle nostre richieste di accesso ai Centri di Manutenzione (CdM) AV di Napoli Gianturco e Milano Martesana (CdM AV), avete ribadito di ritenerli al di fuori del perimetro di applicazione della regolazione ferroviaria, in quanto dedicati esclusivamente all’Alta Velocità. Come già espresso nella nostra precedente lettera del 26/06/2025, La Vostra posizione è chiaramente contraria alla regolazione”;
- “[a]llorquando i CdM AV assicurano sia la manutenzione leggera che quella pesante, l’accesso ai servizi di manutenzione leggera deve essere concesso in conformità al punto 2 (e) dell’Allegato II della Direttiva 2012/34/UE e all’articolo 13, paragrafo 2, lettera e), del decreto legislativo 112/2015 anche in impianti dedicati ai treni di Alta Velocità”;
- “[l]a normativa sopracitata è correttamente ed espressamente richiamata anche dall’Autorità dei Trasporti, nella sua delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, e la Commissione europea, DGMOVE, ci ha espressamente confermato l’applicazione necessaria della regolazione ai CdM AV ove si

svolgono le operazioni di manutenzione leggera dei treni AV”;

- *“Trenitalia ha quindi l’obbligo legale di inserire i CdM AV nella propria offerta di riferimento di manutenzione conformemente all’articolo 5 del regolamento di esecuzione 2017/2177 relativo all’accesso alle strutture di servizio e, se del caso, di aprirli a terzi richiedenti allorquando Vi svolge anche la manutenzione leggera”;*
- *“[i]l mancato inserito dei CdM AV nella offerta di manutenzione di Trenitalia e il rifiuto di trattare le richieste di SVI costituiscono pertanto una palese e continuata violazione di un preciso obbligo di legge, al fine di ostacolare l’accesso al mercato di SVI”;*
- *“[p]er quanto concerne le “soluzioni” proposte da Trenitalia alle nostre necessità manutentive sui centri di manutenzione tradizionali, esse non costituiscono in alcun modo alternative adatte ai bisogni di un operatore AV come SVI, per le ragioni sotto sintetizzate”;*
- con riferimento al centro di manutenzione di Milano Martesana OMV:
 - *“[o]fficina Materiale Rotabile rimorchiato (carrozze)*
 - *Presenza di molti binari a livello del terreno su ballast senza banchine*
 - *3 binari coperti, attrezzature obsolete e sporadiche.*
 - *Fosse triple (ma murate, quindi senza possibilità di utilizzo di attrezzatura specifica per rotazione degli assali/Nessun accesso agli imperiali su tutta la lunghezza/Nessuna catenaria a scomparsa su tutta la lunghezza/Nessun servicing proposto”;*
- con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Santa Maria la Bruna:
 - *“[o]fficina per materiale rotabile rimorchiato (per carrozze di lunghezza massima compresa tra 20 e 30 m) Nessuna fossa/Nessun accesso agli imperiali / Nessuna alimentazione catenaria / Nessun binario di lunghezza superiore a 100 metri / Nessun servicing proposto”;*
- con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Campi Flegrei OMR:
 - *“[o]fficina per materiale rotabile regionale di tipo “POP” (lunghezza massima 120 metri) Nessuna fossa / accesso limitato agli imperiali / nessun binario di 205 metri / nessun servicing proposto”;*
- con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Centrale:
 - *“[o]fficina materiale multi-serie di cui un solo edificio (2 binari da 300 m) può ospitare treni da 200m. Gli altri due edifici sono inferiori a 90 metri. 2 binari di 300 metri ma con fosse singole (Centrale), accesso al tetto solo alle estremità (richiede un movimento a cassetto). Nessun servicing proposto”;*
- con riferimento al centro di manutenzione di Milano Greco:
 - *“[b]inario 10 detto “ART”,*
 - *binario attrezzato per materiale rotabile lungo 122 metri.*
 - *catenaria amovibile troppo corta*
 - *passerella di accesso agli imperiali dichiarata inagibile per non*

ottemperanza alle norme di sicurezza sul lavoro,

- *necessità di triangolazione per interventi su treni di 205 metri per sostituzione assali o accesso imperiali”;*
- con riferimento al centro di manutenzione di Torino Smistamento:
 - *“[i]n costruzione, ma con un probabile potenziale e di interesse per SVI. Tuttavia, Trenitalia non ha fornito a SVI alcuna documentazione sulle caratteristiche del sito e nessuna precisazione sulla capacità di accoglienza, sull'utilizzo e conseguente capacità “residuale” disponibile su questa infrastruttura che riprende tutti gli standard attuali”;*
 - *“[a]lla luce di quanto sopra, SVI*
 - *insiste nel richiederVi di agire secondo la legge e di dare accesso ai CdM AV.*
 - *Ritiene che Trenitalia, nella sua qualità di gestore di impianti di manutenzione, continui a non adempiere ai doveri imposti dalla regolazione.*
 - *Rimane, in spirito costruttivo, alla costante ricerca di soluzioni adeguate e confida che Trenitalia possa iniziare a collaborare”;*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 74832/2025, del 12 settembre 2025, con cui SVI ha rappresentato a Trenitalia che:

- *“[n]el Vostro riscontro al resoconto del sopralluogo del 12-06-2025 del Centro di Manutenzione (CdM) di Milano Greco, avete indicato di ritenere le ragioni ostative allo svolgimento delle attività dichiarate da SVI siano superabili. SVI dal canto suo, conferma la totale inadeguatezza del binario 10 alle proprie esigenze operative, visti i vincoli tecnici e logistici presenti”;*
- *“[i]l binario sull'insieme non è attrezzato per garantire lo svolgimento della manutenzione di un treno di 205 metri in tutte le sue componenti e in sicurezza. Tale centro è stato concepito per treni di lunghezza inferiore e adattato per treni tipo ETR610. Di conseguenza, l'insieme delle attrezzature (passerelle, cala-carrelli, carroponte) è dimensionato per lunghezze di 122 m. Come indicato nel resoconto, la passerella fissa è di una lunghezza di 122 m ed è inagibile per ragioni di sicurezza sul lavoro, con assenza di una linea di vita e senza indicazioni riguardo una possibile data di agibilità. La proposta di utilizzare un sollevatore mobile per gli interventi sugli imperiali resta comunque una soluzione che non permette di garantire la sicurezza del personale per poter realizzare le operazioni necessarie sulla totalità degli imperiali del treno. Il sollevatore mobile infatti permetterebbe l'intervento solo da un lato come accessibilità, quello identificato nell'interbinario tra binario 10 e binario 11, presentante spazio sufficiente a manovrare il sollevatore. Sull'altro lato, quello lato muro, sono presenti meno di 50 cm e in più è presente la passerella fissa. Questa configurazione rende di fatto impossibile trattare gli imperiali del treno nella loro totalità. Inoltre, l'utilizzo del sollevatore mobile richiederebbe, da un punto di vista di sicurezza sul lavoro, la presenza di una linea di vita ad oggi*

non presente. Inoltre, sempre con riferimento al sollevatore mobile, come comunicatoci in sede di sopralluogo, non è prevista alcuna zona di stoccaggio per questa tipologia di attrezzatura molto ingombrante. In generale, ci è stato confermata l'assenza di spazi disponibili e che il magazzino non è messo a disposizione non essendo compreso nei servizi proposti. Relativamente alla sicurezza del personale, si segnala infine come la catenaria amovibile è presente solo su una lunghezza di 122 m, la restante parte è fissa, situazione che incrementa i rischi per il personale per interventi sull'imperiale per un treno di 205 m anche con sollevatore mobile”;

- *“[f]ermo restando quanto indicato sopra relativamente alla sicurezza del personale per l'accesso agli imperiali, in merito ai vincoli operativi legati alla movimentazione del treno si tengono a precisare due situazioni particolari aventi impatti diversi e non trascurabili:*
 - i) *La prima riguarda la movimentazione del treno sul binario senza necessariamente invertire l'orientamento del treno stesso. In questo caso, stante la lunghezza di 205 m, l'intervento sugli imperiali dei locomotori di testa e di coda portano in maniera indiretta a dover occupare gli itinerari di accesso al Centro di Manutenzione adiacenti al binario 10. Inoltre, nel caso della sostituzione di assali, visto il posizionamento del cala-carrelli, la movimentazione del treno sul binario non permetterebbe di coprire l'insieme degli assali, il che comporta, oltre alla occupazione degli itinerari di accesso ai binari adiacenti, , la necessità di effettuare una “triangolazione” del treno lungo itinerari al di fuori dal centro di manutenzione per cambiarne l'orientamento.*
 - ii) *La seconda di conseguenza è la necessità di cambiare l'orientamento del treno all'interno del centro di manutenzione, al fine di utilizzare le attrezzature che ad oggi sono dimensionate per una lunghezza di 122 m per le parti non coperte, passando attraverso una triangolazione del treno lungo itinerari all'interno del nodo di Milano. Quest'ultima attività, di fatto, implicherebbe necessariamente di far uscire il treno dal centro di manutenzione per successivamente inserirsi nel nodo di Milano (interessando, ad esempio, gli itinerari Greco – B.Mirabello – Milano Porta Garibaldi – PM Ghisolfa – B.Musocco - Greco oppure Greco Lambrate – Certosa Greco) e rientrare nel centro di manutenzione in verso opposto. Questa movimentazione impatta in modo importante sulla circolazione nel nodo di Milano gestita da RFI, oltre ad introdurre una conseguente inefficienza sull'utilizzo della fascia oraria del binario 10 per la manutenzione ed infine e soprattutto dover reimettere in servizio e effettuare un ritorno in esercizio di un materiale rotabile per il quale l'attività di manutenzione non è conclusa o presenta una problematica che non lo permetta”;*
- *“[l]’insieme di questi vincoli tecnici, di sicurezza del personale e logistici è quindi tale da generare rischi importanti e non trascurabili in materia di sicurezza sul*

luogo di lavoro, di esercizio ferroviario oltre a fare emergere inefficienze significative da un punto di vista manutentivo, che rendono la soluzione proposta inadeguata al bisogno minimo di SVI”;

- *“[b]enché nel vostro riscontro si indica che il CdM di Milano Greco è operativo ed è utilizzato per la manutenzione dei propri rotabili, SVI precisa, secondo quanto sopra esposto, che il CdM di Greco è probabilmente adatto per la manutenzione della tipologia di treni in corso alla propria flotta e risulta non adatto, con particolare riferimento al binario 10 proposto, alla effettuazione delle operazioni di manutenzione leggera per treni appartenenti al tipo TGV-M CS”;*
- *“[p]er quanto riguarda le operazioni di smontaggio e montaggio degli assali, si tratta di lavori che non richiedono il ritiro del materiale rotabile dal servizio e una conseguente indisponibilità operativa. Contrariamente a quanto da voi affermato, non costituiscono quindi attività di manutenzione pesante ai sensi della normativa e dell’interpretazione dell’ART”;*
- *“[a]lla luce di quanto sopra, contrariamente a quanto da voi affermato,*
 - *la soluzione proposta non costituisce in alcun caso un’alternativa adeguata alle esigenze di un operatore AV come SVI, per i motivi sopra riassunti.*
 - *SVI ritiene che Trenitalia non abbia adempiuto ai propri obblighi di gestore di impianti di manutenzione con questa proposta e che continui a non adempiere agli obblighi imposti dalla normativa, rifiutando di includere i propri CdM AV, all’interno dei quali si svolgono anche operazioni di manutenzione leggera, nella propria offerta di riferimento per la manutenzione e di dare seguito alle richieste di accesso di operatori terzi come SVI a questi CdM AV”;*

VISTO

il verbale dell’audizione congiunta, tenutasi in data 15 settembre 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 75244/2025, di pari data, nel corso della quale a SVI, ad Alstom e a Trenitalia sono state formulate richieste istruttorie e tali Società hanno rappresentato che:

- *presso i centri di manutenzione siti al sud, SVI ha esigenze minori rispetto a quelle relative ai centri di manutenzione siti al nord;*
- *“SVI necessita, in particolare, di un binario tutte le notti, dalle ore 20:00 alle ore 8:00, per effettuare interventi di manutenzione leggera. Tale binario deve essere idoneo ad accogliere un convoglio di almeno 200 m sotto a un capannone, con accessibilità di fossa da ambo le parti e passerelle per la verifica dell’imperiale. SVI, inoltre, necessita altresì di uno o due binari ulteriori su terrapieno, anche scoperti. Al riguardo, [...] ove fossero adottate misure di efficientamento analoghe a quelle previste nella proposta di impegni di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., presentata nell’ambito del procedimento avviato con delibera n. 52/2025 e dichiarata ammissibile con delibera n. 147/2025, SVI sarebbe disponibile a limitare la durata dei propri interventi al turno che sarà*

proposto dal gestore dell'impianto nel quadro di una generale riforma del turno di notte”;

- poiché SVI utilizza “*materiali ad alta velocità, non tutti i siti sono idonei a offrire servizi utili e, pertanto, SVI manifesta il proprio interesse verso i centri di manutenzione di Napoli Gianturco gestito da Trenitalia nonché quello di Nola gestito da Alstom*”;
- “*SVI dichiara, altresì, di aver visitato altri centri di manutenzione di Trenitalia, che non sono stati ritenuti idonei a soddisfare le esigenze della Società*”;
- “[s]otto il profilo dei turni dei materiali, SVI necessiterà di capacità idonea a effettuare la manutenzione preventiva secondo un calendario che prevede per ogni materiale rotabile una visita ogni 14 giorni, nonché per effettuare la manutenzione correttiva nella misura di un treno tutte le notti. Conseguentemente, a seconda del giorno, SVI potrà necessitare di capacità per uno o due treni contemporaneamente”;
- con riferimento alla capacità disponibile presso il centro di manutenzione di Nola, “*tenendo conto del tipo di manutenzione che Alstom svolge a Nola e del carico di lavoro attualmente svolto, il deposito, di notte, è completamente saturo; in alcuni momenti, la Società già attualmente incontra difficoltà a soddisfare tutte le esigenze di Italo S.p.A., unico cliente dell'impianto con 51 treni ad alta velocità*”; peraltro, “*i contratti di manutenzione di Italo hanno una scadenza trentennale e scadranno successivamente al 2040*”;
- “*Trenitalia ha già permesso a SVI di visitare tre centri di manutenzione nella zona di Napoli e che SVI ha rappresentato che gli impianti visitati sono stati dichiarati inidonei, senza che SVI abbia offerto motivazioni tecniche. Ad avviso di Trenitalia, i tre siti visitati – Napoli Centrale, Napoli Santa Maria la Bruna e Napoli Campi Flegrei – sono, invece, idonei, per quanto possano richiedere degli investimenti da parte di SVI, al fine di renderli maggiormente aderenti alle esigenze di quest'ultima*”;
- “*Trenitalia conferma la propria disponibilità ad effettuare un ulteriore approfondimento tecnico relativo alla possibilità di rendere compatibili i centri di manutenzione succitati alle esigenze manutentive di SVI, eventualmente prevedendo una compartecipazione agli investimenti*”;
- “*SVI conferma la propria disponibilità a valutare tali possibilità, purché tale verifica si concluda in tempi molto rapidi*”;
- “*con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Gianturco, l'impianto è saturo e Trenitalia ha in corso importanti investimenti per l'ampliamento, perché già oggi tale Società incontra difficoltà a soddisfare tutte le proprie esigenze di manutenzione. Trenitalia aggiunge che, essendo un centro di manutenzione dedicato ai servizi ad alta velocità presso cui si effettua manutenzione pesante, non è gravato dall'obbligo di essere accessibile a soggetti terzi, ai sensi del quadro normativo di riferimento*”;
- SVI è disponibile “*a compartecipare agli investimenti che Trenitalia sta effettuando su Napoli Gianturco per l'ampliamento del sito, nell'ottica di*

potervi soddisfare anche le proprie esigenze manutentive”;

- *“Trenitalia [è] disponibile a valutare la compartecipazione di SVI negli investimenti relativi a Torino Smistamento, in quanto tale centro di manutenzione è tuttora in costruzione e, pertanto, maggiormente adeguabile al soddisfacimento delle reciproche esigenze”;*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 84417/2025, del 15 ottobre 2025, con cui Alstom ha rappresentato che:

- *“si precisa innanzitutto che l'impianto di Nola è un centro di “manutenzione pesante” riservato “a treni ad alta velocità” - nella specie ai treni della flotta dell'operatore Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA - e lo stesso ricade pertanto nell'eccezione prevista all'art. 13, comma 2, lettera e) del Decreto Legislativo 112/2015. Ne consegue che la scrivente Società non soggiace all'obbligo di fornire accesso all'impianto ad imprese ferroviarie diverse da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA”;*
- *“[i]noltre, l'impianto di manutenzione di Nola è stato realizzato ai fini dell'esecuzione delle attività manutentive oggetto dei contratti di fornitura e manutenzione di treni Alta Velocità sottoscritti tra Alstom Ferroviaria SpA ed ITALO- Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA”;*
- *“[i]n forza di tali accordi vigenti dal 2012, Alstom “per l'intero periodo di durata” degli obblighi contrattualmente e per legge previsti - anche in considerazione del proprio ruolo di ECM (Entity in Charge of Maintenance) della Flotta Italo - “garantisce” che l'Impianto verrà utilizzato “dando priorità all'esecuzione delle attività manutentive” di Italo e “senza alcun pregiudizio per le stesse”. Si precisa che gli obblighi derivanti da tali contratti di manutenzione scadranno non prima del 2048”;*
- *“[t]uttavia, in un'ottica di massima collaborazione, abbiamo dato seguito alla verifica richiesta nel corso dell'audizione di cui all'oggetto, con riferimento ad una eventuale disponibilità di accesso in orario diurno”;*
- *“[l]’impianto di Nola dispone di nove binari coperti, equipaggiati in modo differenziato in base alla finalità di impiego. In particolare, un binario è dotato di cabina di verniciatura, pertanto non risulta utilizzabile per le attività manutentive. I restanti otto binari sono destinati ai seguenti impieghi: quattro binari sono stabilmente impegnati per l'esecuzione delle attività derivanti dai contratti di manutenzione in vigore tra la scrivente ed Italo, per effetto dei quali sono sempre presenti in deposito, per interventi di manutenzione pesante, due treni AGV575 ed un treno EVO675, a cui si aggiunge un quarto treno in manutenzione corrente. I restanti quattro binari sono impiegati come segue: almeno uno/due binari devono essere tenuti a disposizione per eventuali attività di manutenzione correttiva della Flotta Italo, nonché per interventi che si rendano necessari a causa di atti di vandalismo e/o incidenti, rispetto ai quali la scrivente è contrattualmente obbligata ad adempiere tempestivamente. Tali esigenze risultano non programmabili e non differibili nella loro gestione. Per*

quanto riguarda i restanti due binari, per effetto di accordi sottoscritti con altri clienti, un binario è riservato alla manutenzione pesante di treni regionali (attualmente n.3 treni) e un binario è impiegato per le attività sui treni del cliente Medway”;

- *“[i]n considerazione di quanto sopra esposto, risulterebbe quindi disponibile un binario per il turno diurno da lunedì a venerdì dalle ore 8:00 alle ore 18. Non risulta possibile considerare le giornate di sabato e domenica, in quanto vengono impiegate per eventuali manutenzioni agli impianti e alle attrezzature”;*
- *“[r]esta infine inteso che la disponibilità dichiarata con la presente nota costituisce dato temporaneo, suscettibile di variazione in base a priorità ed urgenze che potrebbero derivare da specifiche esigenze operative connesse al servizio commerciale della Flotta Italo, rispetto alle quali, si ribadisce, la scrivente, in qualità di ECM, risulta contrattualmente e per legge obbligata ad intervenire per assolvere alla propria responsabilità legale e operativa di garante del mantenimento della Flotta Italo in condizioni di sicurezza ai fini della circolazione”;*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 84699/2025, del 16 ottobre 2025, con cui Trenitalia ha rappresentato che:

- *“[d]alle analisi tecniche effettuate, emerge che, allo stato attuale dei turni di esercizio dei rotabili e tenuto conto di possibili ottimizzazioni dei turni manutentivi e dell’accesso agli impianti, è possibile rispondere alle esigenze richieste, fornendo su Napoli Centrale l’accesso dei rotabili di SVI ad 1 binario, nella fascia notturna 22:00-8:00, per 2 giorni settimanali”;*
- *“[s]i evidenzia come presso il binario disponibile, dotato di attrezzaggio per visita imperiale e fossa accessibile per verifiche sotto cassa, Trenitalia svolga correntemente attività di MCPTC (Manutenzione Corrente Programmata a Treno Completo) effettuando le operazioni di verifica ed eventuale ripristino per la riammissione in esercizio del convoglio; a tal riguardo, si allega la descrizione completa dei binari di lunghezza superiore a 200 ml presenti presso il CdM Napoli Centrale”;*
- *“[i]noltre, dalle analisi tecniche effettuate su un altro CdM (Napoli Santa Maria La Bruna), emerge la possibilità di valutare la messa in disponibilità di spazi per binari, oggi esistenti ma non immediatamente adeguati alle esigenze richieste; ciò tenendo conto della disponibilità di SVI ad effettuare, a proprio carico, gli investimenti necessari per l’adeguamento delle dotazioni”;*

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 84791/2025, del 16 ottobre 2025, con cui Teralp ha rappresentato che:

- *“[i]n data 6 ottobre 2025 si è tenuta una videoconferenza tra SNCF Voyages Italia S.r.l. (SVI) e Terminal Alptransit S.r.l. (TerAlp), avente ad oggetto l’esame dell’istanza presentata da SVI per ottenere l’accesso stradale a un’area di*

proprietà di TerAlp – sulla quale è attualmente in corso di costruzione un nuovo impianto terminalistico (Terminal) – al fine di raggiungere l'area messa a sua disposizione da RFI (attraverso la creazione di un apposito varco) per le attività di manutenzione dei propri rotabili”;

- *“[n]el corso dell'incontro, TerAlp ha dato evidenza di aver condotto un'approfondita analisi della documentazione tecnica e amministrativa relativa alla richiesta di SVI, nonché delle informazioni acquisite nel corso delle precedenti interlocuzioni con la stessa Società. A seguito di tali approfondimenti, TerAlp ha eseguito le opportune verifiche tecniche di fattibilità della soluzione prospettata da SVI”;*
- *“TerAlp ha proceduto a illustrare in modo dettagliato le motivazioni tecniche e operative che rendono non accoglibile l'istanza di SVI per la realizzazione dell'accesso stradale nell'area di sua proprietà:*

I. Criticità legate alla sicurezza della viabilità interna del Terminal. TerAlp ha sottolineato la necessità che, per motivi di sicurezza, all'interno del Terminal sia garantita una netta separazione dei flussi di traffico, con l'individuazione di zone dedicate al traffico dei mezzi pesanti e zone dedicate, invece, alla viabilità di mezzi leggeri (i.e., le autovetture dei dipendenti). L'attuale configurazione del Terminal prevede: i) una corsia destinata ai mezzi leggeri – che dall'ingresso del Terminal conduce al fabbricato amministrativo/uffici; ii) una distinta corsia riservata al transito degli autocarri, che li conduce alle zone di sosta e ai moduli operativi, proseguendo poi verso l'uscita (in modo circolare, senza necessità che gli stessi ripercorrono la medesima corsia in senso inverso). I veicoli leggeri di SVI non avrebbero, dunque, la possibilità di raggiungere in modo diretto il punto di accesso all'area di RFI (da garantirsi tramite la creazione di un apposito varco), se non transitando lungo la corsia riservata ai mezzi pesanti. Una simile soluzione determinerebbe la promiscuità dei flussi di traffico, con conseguente incremento dei rischi interferenziali e compromissione degli standard di sicurezza operativa.

II. Inconfigurabilità di soluzioni tecniche alternative. TerAlp ha altresì rappresentato che l'attuale strutturazione del Terminal, così come autorizzata dagli enti competenti e in fase di esecuzione avanzata (il primo modulo del Terminal dovrebbe, infatti, entrare in pre-esercizio nel secondo semestre 2026), non consente di individuare alternative tecniche in grado di garantire la realizzazione di una viabilità dedicata ai flussi di traffico previsti da SVI senza compromettere i requisiti di sicurezza e la funzionalità complessiva dell'impianto.

III. Vincoli procedurali e temporali per eventuali variazioni progettuali. TerAlp ha inoltre rappresentato che - in ogni caso – ogni variazione progettuale volta all'accoglimento della richiesta comporterebbe modifiche da sottoporre preventivamente all'approvazione dell'Ufficio

Federale dei Trasporti Svizzero (UFT, che finanzia parzialmente il progetto) nonché agli altri enti istituzionali competenti. Tale procedimento determinerebbe inevitabili ripercussioni sui tempi di realizzazione con conseguenti ritardi nell'entrata in esercizio del Terminal (le cui tempistiche sono state condivise con lo stesso UFT).

IV. Stato della contrattualizzazione ed avanzamento dei lavori. Peraltro, oltre alle necessarie interlocuzioni con le istituzioni, una eventuale modifica progettuale comporterebbe una potenziale modifica dei contratti in essere con i fornitori cui Teralp ha affidato la realizzazione del Terminal. I contratti per l'esecuzione dei lavori, comprensivi della viabilità interna, sono infatti già stati sottoscritti, definendo in modo univoco la soluzione progettuale, sia sotto il profilo tecnico/economico, che sotto il profilo temporale. L'introduzione di eventuali modifiche progettuali – ove approvate dalle istituzioni competenti – richiederebbe un confronto imprescindibile con le imprese esecutrici, al fine di verificarne la compatibilità con l'organizzazione del cantiere, l'approvvigionamento dei materiali, le lavorazioni già avviate o programmate, nonché i potenziali impatti sui tempi di consegna e sui costi operativi”;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 87356/2025, del 27 ottobre 2025, con cui Trenitalia ha trasmesso la descrizione degli interventi manutentivi effettuati presso l'impianto di manutenzione di Napoli Gianturco e rappresentato che:

- *“premesso che, ai sensi della normativa di riferimento, non sussiste l'obbligo di garantire accesso ai centri di manutenzione specializzati, destinati al materiale rotabile per i servizi AV, quali il CdM di Napoli Gianturco, Trenitalia ha verificato la sussistenza di eventuali margini di efficientamento nell'utilizzo dell'impianto: considerato l'attuale utilizzo, i binari che presentano le caratteristiche evidenziate da SVI (coperti, con fossa e colonnine, passerelle) risultano, di fatto, sempre occupati, in particolare nella fascia oraria notturna (20:00-8:00)”;*
- *“[t]ale situazione sarà ulteriormente gravata, nei prossimi anni, dall'aumento del carico di lavoro per il CdM in oggetto, generato dall'acquisto dei nuovi ETR1000: a regime, il numero dei rotabili manutenuti dall'impianto sarà superiore rispetto all'attuale. A fronte del significativo aumento del carico di lavoro, Trenitalia sta affrontando un piano di investimenti per il potenziamento delle postazioni di lavoro del CdM di Napoli Gianturco, anche nell'ottica della migliore efficienza industriale e del soddisfacimento delle necessità di Trenitalia al massimo della capacità d'impianto”;*
- *“[i]noltre, relativamente a quanto richiesto dall'Autorità in relazione alle ipotesi formulate da RFI nella sua proposta di impegni, abbiamo verificato che una tale articolazione degli spazi messi a disposizione mal si concilia con le esigenze manutentive del materiale rotabile gestito dal CdM Napoli Gianturco*

e con l'organizzazione delle attività dell'impianto stesso. Nello specifico, la suddivisione in 2 fasce frazionate in 2 turni di 6 ore non è coerente con le necessità manutentive dell'impianto in quanto:

- a) la maggior parte delle operazioni di Manutenzione Programmata dei treni in asset superano ampiamente le 6 ore di tempo di attraversamento, per cui il tempo disponibile per le attività manutentive non sarebbe sufficiente per terminare le lavorazioni necessarie e ciò comporterebbe l'interruzione e la ripresa della stessa attività, aumentandone tempi e costi totali. Inoltre, le attività di preparazione dovrebbero necessariamente essere ripetute ad ogni ripresa/sospensione dei lavori (ad es. collegamento/scollegamento delle tubazioni pneumatiche alle apparecchiature per esecuzione prova freno). In ugual modo, tale criticità si presenta anche nelle attività di manutenzione correttiva (per esempio nella ricerca guasti) che non hanno un tempo definito e in molti casi superano le 6 ore;
 - b) è necessario tenere conto dei tempi di manovra dei convogli, che riducono in modo significativo i tempi effettivi a disposizione per le attività di manutenzione;
 - c) l'incremento delle manovre richieste per lo spostamento del materiale, finalizzato alla liberazione della postazione manutentiva per l'operatore successivo, implicherebbe la necessità di disporre di un maggior numero di binari per la sosta dei convogli in entrata e uscita dal turno”;
- “[i]n sintesi, per quanto descritto sopra, si può concludere che, presso il CdM Napoli Gianturco, l'occupazione delle postazioni di lavoro e le finestre manutentive previste sono ottimizzate, al fine di garantire le attuali performance in termini di disponibilità, affidabilità del materiale rotabile e i conseguenti livelli di puntualità del servizio commerciale e non presentano alcun margine di capacità residua né ora né in fase prospettica”;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 93277/2025, del 17 novembre 2025, con cui Alstom ha rappresentato che:

- “l'impianto di Nola è un centro di “manutenzione pesante” riservato “a treni ad alta velocità” - nella specie ai treni della flotta dell'operatore Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA - e che lo stesso ricade pertanto nell'eccezione prevista all'art. 13, comma 2, lettera e) del Decreto Legislativo 112/2015”;
- “l'impianto di Nola è stato realizzato per l'esecuzione delle attività manutentive oggetto dei contratti di fornitura e manutenzione di treni Alta Velocità sottoscritti tra Alstom Ferroviaria SpA ed ITALO- Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA. In forza di tali accordi, vigenti dal 2012, Alstom, “per l'intero periodo di durata” degli obblighi contrattualmente e per legge previsti - anche in considerazione del proprio ruolo di ECM (Entity in Charge of Maintenance) della Flotta Italo – ha l'obbligo di garantire che l'Impianto venga utilizzato “dando priorità all'esecuzione delle attività manutentive” di Italo e “senza

alcun pregiudizio per le stesse". Ciò ai fini del corretto e completo espletamento dell'obbligo – anche ai sensi di legge – di garantire il mantenimento della Flotta Italo in condizioni di sicurezza ai fini della circolazione. Si precisa che gli obblighi derivanti da tali contratti di manutenzione scadranno non prima del 2048";

- *"[I]l'Impianto dispone di nove binari coperti, equipaggiati in modo differenziato in base alla relativa finalità di impiego. In particolare, un binario è dotato di cabina di verniciatura, pertanto non risulta utilizzabile per l'esecuzione delle attività manutentive";*
- *"[d]ei restanti otto binari, tre risultano impegnati per attività di manutenzione pesante su altrettanti treni";*
- *"[f]ermo restando quanto sopra, ogni giorno vengono svolte attività manutentive, in conformità ai contratti in essere, che vedono un ingresso in deposito di nove treni con orari differenti";*
- *"[l]e attività manutentive si svolgono con le tempistiche tecniche imposte dall'esecuzione dei servizi contrattualmente pattuiti e necessari per garantire l'esercizio in sicurezza dei treni, per cui la lavorazione di ciascun treno comporta l'impegno di un binario per una durata minima di sosta di 8 ore";*
- *"[d]a quanto sopra descritto si evince, pertanto, un'organizzazione delle attività già finalizzata all'ottimizzazione delle capacità dell'Impianto di Nola, presso il quale, la Scrivente conduce quotidianamente la gestione di attività manutentive per dodici treni, con la disponibilità di soli otto binari coperti attrezzati";*
- *"[p]er completezza, evidenziamo, inoltre, che la gestione risulta suscettibile di ulteriori compressioni e/o slittamenti derivanti da priorità ed urgenze (incidenti, atti di vandalismo, ecc.), piuttosto che da ritardi di circolazione";*
- *"[i]n considerazione di tutto quanto sopra osservato, l'organizzazione industriale dell'Impianto di Nola già evidenzia delle criticità in relazione alla manutenzione della Flotta Italo, non consente di conseguenza un ulteriore efficientamento dei processi di gestione e non evidenzia quindi margini residui di disponibilità, idonei ad accogliere ulteriori impegni manutentivi, senza potenziale pregiudizio per i servizi già in essere, svolti per il mantenimento della Flotta Italo in condizioni di sicurezza ai fini della circolazione";*

VISTA

la descrizione degli impianti di servizio di Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 93935/2025, del 19 novembre 2025;

VISTA

la nota di SVI a Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 94717/2025, del 24 novembre 2025, con cui il Vettore ha rappresentato che:

- *"[i]n data 09 luglio 2025 è stata realizzata una visita in loco con le Vostre competenti funzioni presso il centro di manutenzione in corso di costruzione di Torino Smistamento";*
- *"quanto descritto e presentato dai vostri interlocutori nel corso della visita e quanto visionato da SVI, il sito presenta delle grosse potenzialità e potrebbe*

rappresentare una soluzione valida per coprire i bisogni manutentivi del materiale rotabile di questa IF”;

- *“[n]el corso dell’audizione presso l’ART del 15 settembre 2025, SNCF Voyages Italia (SVI) ha chiesto di nuovo a Trenitalia la possibilità di integrare i suoi bisogni nei suoi propri centri di manutenzione, anche nel progetto in corso a Torino Smistamento per quanto riguarda il bisogno al nord. Trenitalia si è resa disponibile a valutare questa possibilità”;*
- *“[s]ulla base di quanto sopra esposto e tenuto conto delle esigenze operative di SVI, al fine di poter approfondire tale tematica e poter proseguire con voi gli intercambi in merito alle modalità di accesso a tale sito e permetter a SVI di poter realizzare la manutenzione dei propri treni nel futuro centro di manutenzione di Torino Smistamento, SVI è disponibile a degli incontri con le vostre strutture pertinenti”;*

VISTA

la nota di SVI a Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 96596/2025, del 2 dicembre 2025, con cui il Vettore ha rappresentato che:

- *“[c]on riferimento alla Vostra del 15/10/25 relativa alla richiesta dell’Autorità in sede di audizione del 15 settembre 2025 di trasmettere anche ad SNCF Voyages Italia (SVI) una proposta praticabile che permetta l’accesso al Centro di Manutenzione (CdM) di Napoli Centrale, a seguito di una sua attenta analisi, SVI osserva che quanto proposto non rappresenta una proposta praticabile e coerente con i propri bisogni, come espressi e precisati anche in sede di audizione presso l’ART”;*
- *“[i]l bisogno di SVI nel SUD, come già più volte fatto presente nelle precedenti richieste e come indicato anche in sede di audizione e riportato a verbale è:*
 - *“Un binario coperto di lunghezza pari almeno a 200 m con accessibilità a fossa tripla e passerelle per verifica imperiali tutte le notti (7 giorni su 7) dalle ore 20:00 alle 8:00;*
 - *“1 à 3 binari su platea per pulizia, svuotamento reflui, sabbia e eventuali dépannage”;*
- *“[l]a Vostra proposta non copre i bisogni SVI in quanto prevede solo la disponibilità di 1 binario coperto 2 giorni a settimana e su una fascia oraria diversa, dalle 22:00 alle 8:00 senza dare ulteriori informazioni sui binari scoperti del fascio esterno, sui quali è fornito solo un elenco sintetico delle dotazioni infrastrutturali, senza alcuna nozione o indicazione sulla loro messa a disposizione o delle modalità di accesso”;*
- *“[i]n merito agli aspetti tecnici dell’impianto IMC di Napoli Centrale e a quanto riportato nella relazione tecnica, che comunque non riporta l’insieme delle informazioni tecniche sull’infrastruttura e le installazioni associate:*
 - a. Lunghezza binari (coperto) e accessibilità*
Il binario proposto, anche se non specificato, appare essere uno dei binari identificati come binario 13 o 14 nelle postazioni interne capannone.

La lunghezza indicata è di 330 m, compatibile con quanto richiesto da SVI pari a 205m.

Per ciò che concerne l'accessibilità, l'accesso ai binari 13 e 14 avviene normalmente dal lato est-Roma tramite Asta di Manovra. L'Accesso lato ovest-Napoli non è percorribile per treni di lunghezza maggiore di 160 m, poiché causerebbe interferenze con altre manovre interne verso altre postazioni dell'impianto. Di conseguenza il TGV-M CS con una lunghezza di 205m, non è compatibile con un ingresso lato ovest-Napoli. Questo aspetto è da prendere in conto ai fini delle tempistiche di piazzamento del veicolo all'interno del capannone al fine di utilizzare al meglio la fascia oraria proposta.

b. Tipologia di fosse

La relazione tecnica per le postazioni coperte indica una lunghezza delle fosse da visita di 300 m di cui circa 250 m a raso e circa 40 m su colonnina.

Dalla visita del 2023 è possibile evidenziare che la fossa a raso non permette la realizzazione di visita completa sotto cassa del treno per la parte centrale e nelle parti laterali.

Le lunghezze di 40 m sono estremamente corte. Quest'ultime non sono esplicitamente indicate nella figura dell'allegato. Sarebbe necessario realizzare la visita al défilé del veicolo con grossi rischi di sicurezza del personale. Allo stesso tempo ciò non è possibile in quanto, come espressamente indicato nella lettera di Trenitalia, non è possibile lavorare con un veicolo a cavallo tra la parte coperta e la parte esterna del capannone.

c. Accesso per visita imperiali

I ponteggi provvisionali per accesso visita imperiale disponibili (140-160m) coprono solo il 70% della lunghezza di un TGV-M. Inoltre, la disposizione dei ponteggi è tale che gli accessi agli imperiali per un treno di 205m è possibile lato est-Roma solo per il binario 14 (140m) e lato ovest-Napoli per il binario 13 (160m).

Tale configurazione, sia per il binario 13 che per il binario 14, non permette una verifica degli imperiali (e soprattutto l'insieme degli equipaggiamenti elettrici, pantografi, etc.) delle due motrici di testa e coda nel corso del piazzamento del treno sul binario. Inoltre, la soluzione di realizzare la visita su una parte del treno, e poi sulla seguente, resterebbe possibile solo sul binario 13, ma comunque impossibile da realizzare realmente in quanto, come indicato nella lettera di Trenitalia, non sarà possibile avere un treno con una parte interna al capannone coperto e una parte esterna al capannone lato est-Roma.

d. Ingombri a livello postazioni

Per quanto concerne gli ingombri a livello delle postazioni nella lettera di Trenitalia si mette in evidenza che a livello della larghezza dal muro e della larghezza disponibile nell'interbinario, gli spazi sono molto limitati dalla presenza dei montanti dei ponteggi per la visita imperiali. Ciò rende la movimentazione e la viabilità necessaria lungo il treno complessa e non permetterebbe l'apertura delle botole / sportelli laterali per ispezioni e per la sostituzione di organi.

e. *Alimentazione elettrica 3kV c.c.*

Nella lettera è indicato che i binari sono dotati di catenaria fissa 3kV c.c. disalimentabile con opportuni sezionatori da palo ubicati all'esterni del capannone.

Non essendo presente una catenaria amovibile, non è possibile l'utilizzo di un carroponte per il sollevamento (secondo coordinata Z) di componenti sull'imperiale o di qualsivoglia componente. In caso di rilevamento di danni o avarie a tali componenti non sarà possibile effettuare la loro sostituzione. A corollario di tale aspetto si segnala che il peso di una buona parte di componenti sugli imperiali delle motrici è superiore à 200 kg. Quest'ultimo dato rende di conseguenza l'utilizzo della gru a bandiera disponibile nel capannone non sufficiente”;

- “[i]l binario proposto del capannone si presta più ad attività di treni con lunghezza < 160m e di treni a composizione variabile composti da locomotive e carrozze”;
- “[i]noltre, per tale impianto, nella Vs comunicazione non sono state indicate possibili modifiche o investimenti da realizzare per poter rendere il sito idoneo alle esigenze di SVI. L'unica menzione riportata è “Da calcoli strutturali effettuati per l'intero capannone, non è possibile realizzare ulteriori installazioni ancorate alle strutture portanti esistenti””;
- “[a]lla luce di quanto sopra, contrariamente a quanto da Voi affermato, la soluzione proposta non costituisce in alcun caso una proposta praticabile che risponda alle esigenze di un operatore AV come SVI”;
- “SVI, come già espresso in sede di audizione, reitera la sua richiesta su un accesso al sito AV di Gianturco, che dovrebbe presentare caratteristiche più adeguate per la manutenzione di treni ad alta velocità”;
- “[i]n merito alla possibilità di valutare la messa in disponibilità di binari presso il CdM di Santa Maria La Bruna, come constatato durante le visite effettuate sul sito nel 2023 e come da Voi stessi sottolineate, il sito e i binari non sono affatto adeguati. L'investimento necessario per adeguare i binari e il sito alle esigenze operative di SVI sarebbe sproporzionato rispetto ai bisogni”;
- “SVI continua ad essere disponibile a interloquire con Voi al fine di trovare soluzioni praticabili soprattutto nei centri di manutenzione AV, come previsto dalla normativa”;

VISTA

la sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, Sezione III, 9 dicembre 2025, n. 1793, che ha rigettato il ricorso principale di SVI avverso la delibera n. 178/2024, nella parte in cui ha declinato i criteri di priorità e definito i concetti di traccia omologa e di canale orario, nonché avverso il PIR 2026 di RFI, nella parte in cui ha dato attuazione a tale delibera, separando il ricorso per motivi aggiunti, relativo agli esiti della procedura di coordinamento relativa all'assegnazione di capacità quadro;

VISTA

la delibera n. 228/2025, dell'11 dicembre 2025, notificata, in pari data, con prot. ART n. 98929/2025, con cui è stato avviato un procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenitalia, ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Gianturco;

VISTA

la relazione predisposta dall'Ufficio Vigilanza e sanzioni, in ordine alla verifica preliminare degli elementi funzionali all'avvio del procedimento;

CONSIDERATO

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

1. nel proprio reclamo, SVI ha contestato gli esiti della procedura di coordinamento relativa alla propria richiesta di accordo quadro comunicati da RFI con nota del 28 marzo 2024 e anche il ripetuto rigetto, da parte di Trenitalia e di RFI, delle richieste di accesso ai centri di manutenzione gestiti da tali operatori nelle aree di Milano o di Torino, e di Napoli;
2. tuttavia, con riferimento al primo motivo di reclamo, nelle more della preistruttoria, il Vettore ha proposto ricorso innanzi al Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte, impugnando la delibera dell'Autorità n. 178/2024 e il PIR 2026 di RFI, in particolare per gli aspetti relativi alla definizione di tracce omologhe e di canale orario, nonché ai criteri di priorità e contestando, altresì, gli esiti della procedura di coordinamento per l'assegnazione di capacità quadro;
3. con riferimento al primo motivo di impugnazione, il giudice amministrativo ha rigettato il ricorso di SVI, affermando che:
 - *“[i]l sistema dei criteri di preferenza delineato dal PIR, integrato come da prescrizione della delibera ART n. 178/2024, non può ex se ritenersi anticoncorrenziale, in quanto risponde alla ragionevole esigenza di premiare l'operatore che offre una maggiore “presenza” sul mercato nell'arco della settimana, con effetti positivi per l'utenza in termini di soddisfazione delle esigenze di mobilità”;*
 - *“le argomentazioni svolte dalla ricorrente in merito alla prospettata lesività della specificazione della definizione di “traccia omologa” non sono meritevoli di condivisione poiché nel provvedimento impugnato*

l'ART ha ristretto la nozione di "traccia omologa" (disponendo che, ai fini della qualificazione come "omologhe" di due tracce, esse debbano avere anche la stessa velocità di percorrenza, con conseguente introduzione del requisito aggiuntivo rappresentato dalla circolazione omotachica, cfr. pag. 8 dell'Allegato A alla delibera ART n. 178/2024). Ne consegue che il criterio di preferenza per i servizi che «utilizzano maggiormente tracce omologhe settimanali», a seguito della summenzionata specificazione, è divenuto meno sfavorevole per l'operatore economico che intenda entrare nel mercato domestico. Ciò in quanto dalla delimitazione della nozione di "traccia omologa" deriva un affievolimento della posizione di "forza" degli operatori già presenti sul mercato, i quali potrebbero verosimilmente vantare un numero di "tracce omologhe" maggiore se ai fini della qualificazione non si richiedesse anche che le tracce abbiano la stessa velocità di percorrenza";

- "non può ritenersi illegittima la scelta di RFI di esercitare, in sede di predisposizione del PIR, la facoltà di deroga di cui all'art. 10, paragrafo 5, del Regolamento. Infatti, nonostante la previsione sia inserita all'interno dell'art. 10 (che disciplina il conflitto tra richieste di tracce nell'ambito di accordi quadro e non il conflitto tra accordi quadro), la formulazione letterale del paragrafo 5, nella parte in cui prevede che «il gestore dell'infrastruttura può decidere che, in caso di richieste configgenti di tracce ferroviarie, sia alle richieste di tracce nell'ambito di un accordo quadro sia a tutte le altre richieste di tracce si applichino le norme di assegnazione della capacità di cui all'articolo 39 della Direttiva 2012/34/UE», consente al gestore di esercitare la facoltà prevista dalla norma al solo ricorrere del presupposto costituito dalla presentazione di «richieste configgenti di tracce ferroviarie». Dunque, la previsione inserita nel PIR (in relazione alla fattispecie del conflitto tra accordi quadro) non può ritenersi ex se incompatibile con la disciplina di cui al Regolamento, atteso che la previsione dell'operatività della disciplina di cui all'art. 10, paragrafo 5, del Regolamento potrebbe dirsi illegittima solo laddove se ne prospetti l'applicazione ai casi in cui non vi sia un conflitto tra richieste di tracce specifiche" (cfr. sentenza del TAR Piemonte, n. 1793/2025);

4. con riferimento alla contestazione relativa agli esiti della procedura di coordinamento per l'assegnazione di capacità quadro, il ricorso è tuttora pendente;
5. conseguentemente, ordinarie esigenze di efficacia, efficienza, ed economicità dell'azione amministrativa impediscono la trattazione *in parte qua* del reclamo, anche in considerazione della circostanza che l'attività giudiziale dell'Autorità è necessariamente alternativa e recessiva rispetto al giudizio, quale sede costituzionalmente privilegiata per la risoluzione delle

controversie, e che, in ogni caso, l'Autorità dovrà dare attuazione a quanto determinato dal giudice amministrativo, con la conseguenza che un eventuale intervento della stessa in questa fase, data la sostanziale sovrapposizione di *petitum e causa petendi*, potrebbe condurre all'adozione di provvedimenti *inutiliter dati*;

6. con riferimento al secondo motivo di reclamo, invece, SVI chiede di avere accesso ai centri di manutenzione siti nell'area di Milano o di Torino e nell'area di Napoli, allo scopo di effettuare operazioni di manutenzione leggera sui propri rotabili; in alternativa, il Vettore si dichiara disposto a procedere alla costruzione, in autonomia, di un centro di manutenzione, chiedendo l'assegnazione di spazi idonei a tal fine;
7. SVI ha diritto di avere accesso, a condizioni eque e non discriminatorie, ai menzionati impianti, conformemente a quanto disposto dalla direttiva 2012/34/UE e dal decreto legislativo 112/2015, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio;
8. a tal fine, SVI ha intrattenuto interlocuzioni con RFI e con Trenitalia, che non hanno, però, condotto a risultati apprezzabili; nel corso della preistruttoria del reclamo, inoltre, con il supporto degli Uffici dell'Autorità, tali interlocuzioni sono continue e sono state estese anche a Trenord e ad Alstom;

RILEVATO

che le interlocuzioni fra SVI, Trenitalia, RFI, Alstom e Teralp, effettuate con il supporto degli Uffici dell'Autorità, non hanno condotto ad alcun risultato, anche in considerazione di condotte rivelatesi dilatorie da parte di taluni gestori dei centri di manutenzione;

RITENUTO

pertanto, che, con riferimento alle richieste di SVI di accedere ai centri di manutenzione, sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento finalizzato all'esercizio dei poteri prescrittivi dell'Autorità, allo scopo di adottare le misure necessarie per rimediare alla situazione;

RITENUTO

al contrario, che, con riferimento agli esiti della procedura di coordinamento relativa alla richiesta di accordo quadro di SVI, non sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento finalizzato all'esercizio dei poteri prescrittivi dell'Autorità;

RITENUTO

quindi, che sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento nei confronti di Trenitalia, RFI, Alstom e Teralp per l'eventuale adozione di un provvedimento prescrittivo, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 112/2015, finalizzato all'adozione di un ordine relativo all'assegnazione di capacità, a favore di SVI, presso centri di manutenzione siti nell'area di Milano o di Torino e di Napoli o, in alternativa, di spazi idonei alla costruzione di un centro di manutenzione in tali aree;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa che si intendono qui integralmente richiamate, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 112/2015, un procedimento, nei confronti di SNCF Voyages Italia S.r.l., di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di Trenitalia S.p.A., di Alstom Ferroviaria S.p.A., e di Terminal AlpTransit S.r.l., in relazione a quanto rappresentato nel reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, del 3 giugno 2024, relativamente all'accesso, da parte di SNCF Voyages Italia S.r.l., ai centri di manutenzione;
2. all'esito del presente procedimento, potrà essere adottato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di Trenitalia S.p.A., di Alstom Ferroviaria S.p.A., e di Terminal AlpTransit S.r.l., un ordine relativo all'assegnazione di capacità, a favore di SNCF Voyages Italia S.r.l., presso centri di manutenzione siti nell'area di Milano o di Torino e di Napoli o, in alternativa, di spazi idonei alla costruzione di un centro di manutenzione in tali aree;
3. il responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011.19212.587;
4. è possibile avere accesso agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni – Via Nizza 230, 10126 Torino;
5. entro trenta giorni decorrenti dalla notifica della presente delibera o dalla sua pubblicazione sul sito *web* dell'Autorità, i destinatari della presente delibera e gli altri terzi interessati possono presentare, per quanto di rispettivo interesse, memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata all'indirizzo sopra indicato, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni. I partecipanti che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;
6. il termine per la conclusione del procedimento è fissato, ai sensi dell'articolo 37, comma 9, del decreto legislativo n. 112/2015, in sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti;
7. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a SNCF Voyages Italia S.r.l., a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., a Trenitalia S.p.A., ad Alstom Ferroviaria S.p.A., e a Terminal AlpTransit S.r.l., nonché pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 19 dicembre 2025

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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