

Delibera n. 51/2026

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

L'Autorità, nella sua riunione del 17 aprile 2026

VISTA la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II;

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità oppure ART) e, in particolare:

- il comma 2, lettera a), ai sensi del quale l'Autorità *“provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;
- il comma 2, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità provvede *“con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura”*;
- il comma 3, lettera f), ai sensi del quale l'Autorità *“ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese proponano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti”*;
- il comma 3, lettera m), ai sensi del quale l'Autorità *“nel caso di inottemperanza agli impegni di cui alla lettera f) applica una sanzione fino al 10 per cento del fatturato dell'impresa interessata”*;

VISTA la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre

2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 e, in particolare

- l'articolo 3, paragrafo 1, numeri 10), 11), 12) e 22), ai sensi dei quali “[a]i fini della presente direttiva si intende per: [...] 10) «alternativa valida», l'accesso a un altro servizio sulla linea, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; 11) «impianto di servizio», l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; 12) «operatore dell'impianto di servizio», un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; [...] 22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti”;
- l'articolo 10, paragrafo 2, ai sensi del quale “[a]lle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2”;
- l'articolo 13, paragrafi 2, 4 e 5, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, incluso l'accesso alle linee, alle strutture di cui all'allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture. [...] 4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l'operatore degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie. [...] 5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per

assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità”;

- *l’articolo 27, paragrafi 1 e 2, ai sensi dei quali “1. Il gestore dell’infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell’Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell’infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell’infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40. 2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all’infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell’infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell’allegato IV”;*
- *l’allegato II, punto 2, lettera e), ai sensi della quale “[l]’accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”;*
- *l’allegato IV, numero 6), ai sensi del quale “[i]l prospetto informativo della rete di cui all’articolo 27 contiene le seguenti informazioni: [...] 6) un capitolo di informazioni sull’accesso agli impianti di servizio e sull’imposizione dei relativi canoni di cui all’allegato II”;*

VISTO

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

- *l’articolo 3, comma 1, lettere l), m), n) e pp), ai sensi delle quali “[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] l) alternativa valida: l’accesso a un altro impianto di servizio, economicamente accettabile per l’impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; m) impianto di servizio: l’impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all’articolo 13 commi 2, 9 e 11; n) operatore dell’impianto di servizio: un’entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all’articolo 13, commi 2, 9 e 11; [...] pp) manutenzione pesante: l’attività che non viene effettuata*

- regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio”;*
- *l’articolo 12, comma 2, ai sensi del quale “[f]atto salvo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell’ambito di applicazione del presente decreto, per l’esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tale diritto comprende l’accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all’articolo 13, comma 2”;*
 - *l’articolo 13, commi 2, lettera e), 6 e 7, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l’accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. [...] 6. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall’organismo di regolazione. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell’impianto. 7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l’operatore dell’impianto di servizio di cui al comma 2 cerca di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste”;*
 - *l’articolo 14, commi 2 e 3, ai sensi dei quali “2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all’infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell’infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. 3. Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all’allegato V del presente decreto”;*
 - *l’articolo 37, comma 1, 2, 3, 9, ultimo periodo, e 14, lettere a) e d), ai sensi dei quali “1. L’organismo di regolazione è l’Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell’accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell’articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del*

Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. 2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di servizio in relazione a quanto segue: [...] g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17 [...]. 3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti. [...] 9. [...] Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater). [...] 14. L'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000; [...] d) in caso di reiterazione delle violazioni di cui alle lettere a), b) e c), ad irrogare una sanzione fino al doppio della sanzione massima prevista per ogni violazione";

- *l'allegato V, comma 1, lettera f), ai sensi del quale "[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 14 contiene le seguenti informazioni: [...] f) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 e sull'imposizione dei relativi corrispettivi";*

VISTO

il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari e, in particolare:

- l'articolo 3, paragrafo 1, numeri 1), 2) e 5), ai sensi dei quali “[a]i fini del presente regolamento si intende per: 1) «servizio di base»: un servizio prestato in uno degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE; 2) «servizio ferroviario»: un servizio di base, complementare o ausiliario di cui all'allegato II, punti 2, 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE; [...] 5) «procedura di coordinamento»: una procedura con la quale l'operatore di un impianto di servizio e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui le esigenze di accedere a un impianto di servizio o a servizi ferroviari riguardano la medesima capacità di un impianto di servizio e sono in conflitto”;
- l'articolo 8, ai sensi del quale “1. Le richieste di accesso agli impianti di servizio e di fruizione di servizi ferroviari possono essere presentate da richiedenti. 2. I richiedenti specificano nelle rispettive richieste l'impianto di servizio o i servizi ferroviari, o entrambi, per i quali hanno chiesto l'accesso. Gli operatori degli impianti di servizio non condizionano l'accesso all'impianto o la prestazione di un servizio ferroviario all'obbligo di acquistare altri servizi che non sono collegati al servizio richiesto. 3. L'operatore di un impianto di servizio conferma senza indugio la ricezione di una richiesta. Se la richiesta non contiene tutte le informazioni previste conformemente alla descrizione dell'impianto di servizio e necessarie per prendere una decisione, l'operatore dell'impianto di servizio in questione ne informa il richiedente e fissa un termine ragionevole per la presentazione delle informazioni mancanti. Nel caso in cui dette informazioni non siano presentate entro tale termine, la richiesta può essere respinta”;
- l'articolo 9, commi 1 e 3, ai sensi dei quali “1. Dopo aver ricevuto tutte le informazioni necessarie, l'operatore di un impianto di servizio dà risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e di prestazione di servizi in tali impianti entro i limiti di tempo ragionevoli stabiliti dall'organismo di regolamentazione conformemente all'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE. Scadenze diverse possono essere fissate per impianti di servizio e/o servizi di tipo differente. [...] 3. Gli organismi di regolamentazione fissano i termini per dare risposta alle richieste presentate dai richiedenti come stabilito all'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE anteriormente alla pubblicazione del primo prospetto informativo della rete, fatte salve le disposizioni del presente regolamento di esecuzione al fine di garantire il rispetto dell'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE”;
- l'articolo 10, ai sensi del quale “1. Se riceve una richiesta di accesso all'impianto di servizio o di prestazione di un servizio che è in conflitto con un'altra richiesta o riguarda la capacità di un impianto di servizio già assegnata, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE si adopera, attraverso la discussione e il coordinamento con i richiedenti in

questione, per conciliare al massimo tutte le richieste. Tale coordinamento coinvolge anche coloro che prestano i servizi complementari o ausiliari di cui all'allegato II, punti 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE nel caso in cui tali servizi siano offerti nell'impianto e richiesti da un richiedente. Qualsiasi modifica dei diritti di accesso già concessi è subordinata all'accordo del richiedente in questione. 2. Gli operatori degli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE non respingono le richieste di accesso al loro impianto di servizio e di prestazione di un servizio, né indicano al richiedente alternative valide, quando la capacità che soddisfa le esigenze del richiedente è disponibile nel loro impianto di servizio o si prevede che essa divenga disponibile durante o in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento. 3. Gli operatori degli impianti di servizio prendono in considerazione diverse opzioni che consentano loro di soddisfare richieste confliggenti di accesso all'impianto di servizio o di prestazione di servizi nell'impianto di servizio. Tali opzioni, ove necessario, includono misure volte a massimizzare la capacità disponibile nell'impianto, nella misura in cui non rendono necessari ulteriori investimenti in termini di risorse o impianti. Tali misure possono comprendere: — la proposta di orari alternativi, — la modifica degli orari di apertura o dei turni, ove possibile, — la concessione dell'accesso all'impianto per la prestazione in proprio di servizi. 4. I richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio possono chiedere congiuntamente all'organismo di regolamentazione di partecipare in qualità di osservatore alla procedura di coordinamento. 5. Nei casi in cui una richiesta di accesso a un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento e l'impianto di servizio è prossimo alla congestione, l'organismo di regolamentazione può chiedere all'operatore dell'impianto di servizio di adottare misure volte a soddisfare ulteriori richieste di accesso al suo impianto. Tali misure sono trasparenti e non discriminatorie”;

- *l'articolo 11, ai sensi del quale “[g]li operatori dell'impianto di servizio possono stabilire criteri di priorità per l'assegnazione di capacità nel caso di richieste confliggenti di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, quando tali richieste non possono essere soddisfatte in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento. Tali criteri di priorità sono non discriminatori e sono basati su criteri oggettivi e pubblicati nella descrizione dell'impianto di servizio conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera k). Essi tengono in considerazione l'obiettivo dell'impianto, le finalità e la natura dei servizi di trasporto ferroviario in questione e l'obiettivo di garantire un utilizzo efficiente della capacità disponibile. I criteri di priorità possono tenere conto anche dei seguenti aspetti: — contratti esistenti, — l'intenzione e l'abilità di utilizzare la capacità richiesta, compresi l'eventuale mancato utilizzo in precedenza, in tutto o in parte, della capacità assegnata e i motivi di tale mancato utilizzo, — tracce ferroviarie già assegnate in relazione ai servizi richiesti, — criteri di*

- priorità per l'assegnazione delle tracce ferroviarie, — presentazione tempestiva delle richieste”;
- l'articolo 12, ai sensi del quale “1. Nei casi in cui una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari non può essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE informa senza indugio il richiedente in questione e, su sua richiesta, l'organismo di regolamentazione. Gli Stati membri possono stabilire che l'organismo di regolamentazione sia informato anche in assenza di una siffatta richiesta. 2. Nel caso in cui una richiesta non possa essere soddisfatta, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e il richiedente valutano congiuntamente se esistano alternative valide che consentano di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione sullo stesso percorso, o su percorsi alternativi, a condizioni economicamente accettabili. Il richiedente non è tenuto a rivelare la sua strategia commerciale. 3. Ai fini del paragrafo 2 l'operatore dell'impianto di servizio indica possibili alternative, anche, se del caso, in altri Stati membri, sulla base di altre descrizioni dell'impianto di servizio, di informazioni pubblicate su un portale Internet comune conformemente all'articolo 5 e di informazioni fornite dal richiedente. Nel proporre possibili alternative, sono presi in considerazione almeno i seguenti criteri nella misura in cui possono essere valutati dall'operatore dell'impianto di servizio: — sostituibilità delle caratteristiche operative dell'impianto di servizio alternativo, — sostituibilità delle caratteristiche fisiche e tecniche dell'impianto di servizio alternativo, — evidente impatto sull'attrattiva e sulla competitività del servizio di trasporto ferroviario previsto dal richiedente, — costo aggiuntivo stimato per il richiedente. L'operatore di un impianto di servizio rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni fornite dal richiedente. 4. Nel caso in cui le informazioni sulla capacità dell'alternativa proposta non siano pubblicamente disponibili, il richiedente procede alla loro verifica. Il richiedente valuta se l'utilizzo dell'alternativa proposta gli consentirebbe l'esercizio del previsto servizio di trasporto a condizioni economicamente accettabili. Egli informa l'operatore dell'impianto di servizio dell'esito della sua valutazione entro un termine concordato congiuntamente. 5. Il richiedente può chiedere all'operatore di un impianto di servizio di non indicare alternative valide e di non procedere alla valutazione congiunta”;
 - l'articolo 13, ai sensi del quale “1. Se l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e il richiedente concludono che non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare la richiesta di accesso all'impianto o di prestazione di un servizio nell'impianto in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente non riescono ad accordarsi su una

alternativa valida, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta indicando le alternative che ritiene valide. Il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE. 2. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente hanno individuato congiuntamente alternative valide, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta. 3. Gli operatori di un impianto di servizio di cui all'articolo 13, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE comunicano per iscritto al richiedente il motivo per cui la richiesta non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento e il motivo per cui, sulla base delle informazioni disponibili, essi ritengono che qualsiasi proposta alternativa soddisfi le esigenze del richiedente e sia valida. 4. Un operatore di un impianto di servizio che respinge una richiesta è tenuto a illustrare all'organismo di regolamentazione e al richiedente, su loro richiesta, i motivi del rigetto, compresi le alternative esaminate e l'esito della procedura di coordinamento. 5. Nei casi di cui all'articolo 12, paragrafo 5, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta senza ottemperare alle prescrizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo. 6. Nel caso in cui più volte il richiedente non abbia pagato i diritti di accesso già concessi e utilizzati, l'operatore di un impianto di servizio può chiedere garanzie finanziarie a tutela delle sue legittime aspettative circa i futuri introiti e l'utilizzo dell'impianto. Le informazioni su tali garanzie sono pubblicate nella descrizione dell'impianto di servizio”;

- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, approvato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni (di seguito anche: regolamento sanzionatorio);
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante “Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 76/2014, del 27 novembre 2014, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2015, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A.”;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 104/2015, del 4 dicembre 2015, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto informativo della rete – Anno 2017 – Valido dall’11-12-2016’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al Prospetto informativo della rete attualmente vigente”;
- VISTA** la delibera dell'Autorità n. 140/2016, del 30 novembre 2016, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto Informativo della Rete 2018’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., ed al ‘Prospetto Informativo della Rete

2017' vigente. Indicazioni relative alla predisposizione del 'Prospetto Informativo della Rete 2019';

VISTA la delibera dell'Autorità n. 140/2017, del 30 novembre 2017, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al 'Prospetto Informativo della Rete 2019', presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al 'Prospetto Informativo della Rete 2018', nonché relative alla predisposizione del 'Prospetto Informativo della Rete 2020';*

VISTA la delibera dell'Autorità n. 118/2018 del 29 novembre 2018, recante *"Indicazioni e prescrizioni relative al "Prospetto informativo della rete 2020", presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al 'Prospetto informativo della rete 2019', nonché relative alla predisposizione del 'Prospetto informativo della rete 2021'"*;

VISTA la delibera dell'Autorità n. 130/2019, del 30 settembre 2019, con cui è stato approvato l'atto recante *"Misure concernenti l'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari"* (Allegato "A") e, in particolare:

- la misura 2, lettera g), ai sensi della quale *"[a]i fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all'articolo 3 del d.lgs. 112/2015 ed all'articolo 3 del Regolamento, le seguenti definizioni: [...] g) manutenzione leggera: insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante come definita dall'articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs.112/2015";*
- la misura 4.1, ai sensi della quale *"[l]'accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti";*
- le misure 7.1 e 7.2, ai sensi delle quali *"7.1 I punti da 7.2 a 7.5 individuano i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai servizi ferroviari, inclusi i servizi complementari ed ausiliari; resta ferma la possibilità per gli operatori di individuare limiti di tempo più ristretti, dandone pubblicità ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del Regolamento. 7.2 L'operatore dell'impianto di servizio fornisce risposta alle richieste senza indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando: a) entro 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute; b) entro 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di*

priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento; c) entro 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento”;

- la misura 8.2, ai sensi della quale “[n]ei casi in cui la richiesta di accesso ad un impianto di servizio di cui all’articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015 non ha potuto essere soddisfatta in seguito all’applicazione della procedura di coordinamento di cui all’articolo 10 del Regolamento e l’impianto di servizio è prossimo alla congestione, l’operatore dell’impianto entro 10 giorni dalla scadenza dei limiti di tempo di cui alla misura 7 ne informa l’Autorità, illustrando le ragioni dell’esito negativo della procedura di coordinamento, per le determinazioni di competenza”;
- le misure 15.1, 15.3 e 15.4, ai sensi delle quali “15.1 Costituiscono centri di manutenzione tutti gli impianti ove si svolgono tipicamente le attività di manutenzione sui materiali rotabili al fine di mantenere o riportare gli stessi in condizioni di efficienza e sicurezza per l’esercizio del servizio ferroviario a cui sono destinati; tali attività di manutenzione possono svolgersi anche in siti differenti da tali centri, fermo restando il rispetto della pertinente normativa vigente in materia di sicurezza ferroviaria e sicurezza sui luoghi di lavoro. [...] 15.3 I centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati forniscono la possibilità di effettuare sia servizi di manutenzione pesante, che servizi di manutenzione leggera, salvo motivata impossibilità dichiarata ai richiedenti, e, per quanto attiene ai servizi di manutenzione leggera, rientrano nel campo di applicazione definito dall’articolo 13, comma 2, lettera e), del d.lgs. 112/2015. 15.4 Le presenti misure di regolazione si applicano a tutti i centri di manutenzione presenti sul territorio nazionale, fermi restando gli obblighi generali per gli operatori degli impianti di servizio di cui alla misura 4 del presente atto di regolazione, con particolare riferimento a quelli relativi alla garanzia della sussistenza di condizioni di accesso eque, discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all’efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti”;

VISTA

la delibera dell’Autorità n. 151/2019, del 21 novembre 2019, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2021”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al “Prospetto informativo della rete 2020”, nonché relative alla predisposizione del “Prospetto informativo della rete 2022”;

VISTA

la delibera dell’Autorità n. 187/2020, del 26 novembre 2020, recante “Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2022”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto

informativo della rete 2021”;

VISTA la delibera dell’Autorità n. 173/2021, del 6 dicembre 2021, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2023”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2022”;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 227/2022, del 30 novembre 2022, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2024”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2023”;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 188/2023, del 5 dicembre 2023, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2025”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2024””;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 178/2024, del 6 dicembre 2024, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al “Prospetto informativo della rete 2026”, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale R.F.I. S.p.A., nonché relative al “Prospetto informativo della rete 2025””;*

VISTO il Prospetto informativo della rete relativo all’anno 2025 (di seguito anche: PIR) elaborato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche: Società, Gestore, GI o RFI), e i successivi aggiornamenti, e, in particolare i paragrafi 4.5.1 e 4.5.2, relativo alle tempistiche per richiedere tracce e servizi, nonché il paragrafo 7.3.6.5, relativo ai centri di manutenzione, laddove si prevede che:

- *“[i] richiedenti possono avanzare a GI richiesta di tracce orarie e servizi per l’orario di servizio successivo a quello in vigore a partire da un mese prima la data di avvio del processo di allocazione”;*
- *“[l]a trattazione delle richieste avviene tuttavia secondo una procedura differenziata a seconda che la richiesta sia pervenuta prima o dopo l’avvio del processo di allocazione, fissato con anticipo di almeno 8 mesi rispetto al giorno di attivazione dell’orario. Tutte le richieste relative ad un orario di servizio, pervenute entro la scadenza stabilita nel presente paragrafo, vengono trattate da GI a partire dal primo giorno lavorativo successivo alla scadenza stessa e iniziando dalle richieste presentate ai sensi di accordi quadro in corso di validità. Con specifico riferimento alle richieste di servizi, si precisa che tale richiesta deve essere associata al treno in arrivo all’interno dell’impianto dove lo stesso sarà erogato. Inoltre, nel caso di stazioni ad elevato grado di utilizzazione e dei servizi erogabili solamente su specifici binari, le richieste di tali servizi:
 - *possono avvenire in corrispondenza della richiesta di tracce per l’orario successivo, al fine di garantire una programmazione coordinata tra tracce orarie/manovre rotabili e tali servizi extra-PmdA in ambito**

- stazione;
- *qualora non avvengano entro il termine di cui al precedente punto, la fornitura degli stessi servizi è da considerarsi subordinata alla verifica di compatibilità con lo schema del programma dei treni e delle manovre in stazione predisposto dal GI”;*
 - *“[I]l elenco delle stazioni ad elevato grado di utilizzazione e delle tipologie di servizi per i quali la richiesta è presentata in corrispondenza del termine per la richiesta di tracce per l’orario successivo sono riportati in un apposito allegato pubblicato nel portale ePIR. Per le richieste di altri tipologie [sic] di servizi, ovvero in assenza di pubblicazione del predetto elenco, i Richiedenti sono tenuti a rispettare l’ulteriore scadenza indicata dal GI”;*
 - *“[I]e richieste presentate in seguito ad eventuali esigenze maturate successivamente alla scadenza di cui al paragrafo 4.5.1 [ossia l’8 aprile] saranno trattate e assegnate solo dopo la risoluzione di tutte le richieste presentate nel rispetto di tali scadenze precedenti e comunque in ordine cronologico. Nell’allocazione delle richieste tardive, il gestore dell’infrastruttura può riprogrammare una traccia ferroviaria assegnata se la riprogrammazione è necessaria per conciliare al meglio tutte le richieste di tracce e se è approvata dal richiedente al quale era stata assegnata la traccia”;*
 - *“[I]a messa a disposizione degli impianti sarà formalizzata con la sottoscrizione del Contratto di Utilizzo dell’infrastruttura ovvero con l’integrazione dello stesso qualora il servizio sia richiesto durante il periodo di esecuzione del contratto medesimo”;*

VISTO

l’allegato al PIR denominato *Servizi – Centri di Manutenzione 2024-2025*, pubblicato sul portale ePIR, dove, in corrispondenza dell’impianto di Milano Porta Garibaldi, nella versione 2, pubblicata a giugno 2024, si legge “[p]ossibile parziale indisponibilità del servizio per lavori infrastrutturali” e, nella versione 3, pubblicata a dicembre 2024, si legge “[i]l servizio non sarà disponibile dalle ore 08:00 alle ore 19:00 nelle giornate da lunedì a domenica per attività manutentive di RFI. Per lo stesso motivo il servizio sarà indisponibile su un binario per una notte al mese; quest’ultima indisponibilità verrà comunicata da parte di RFI ai richiedenti il servizio con un anticipo di almeno 30 giorni”;

VISTA

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

VISTE

le note prott. ART n. 28494/2025, del 25 marzo 2025, nn. 29449/2025, 29658/2025,

29659/2025 e 29718/2025, del 27 marzo 2025, n. 32264/2025, del 4 aprile 2025, n. 38138/2025, del 16 aprile 2025, nn. 40233/2025 e 40343/2025, del 24 aprile 2025, e n. 41061/2025, del 29 aprile 2025, con cui è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di Italo S.p.A. (di seguito: Italo);

VISTE le note prot. ART n. 29729/2025, del 27 marzo 2025, e n. 32183/2025, del 4 aprile 2025, con cui è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di RFI;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 30490/2025, del 31 marzo 2025, con cui SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito: SVI o Vettore) ha formulato un'istanza di partecipazione al procedimento, contenente anche la richiesta di poter accedere agli atti del procedimento e di essere convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;

VISTA la nota di SVI a RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 31723/2025, del 3 aprile 2025, relativa alla propria richiesta di capacità nel Centro di Milano Porta Garibaldi per l'orario di servizio 2024/2025, con cui il Vettore ha rappresentato al Gestore che la proposta formulata da quest'ultimo non era soddisfacente e ha chiesto che fosse aumentato il numero di *slot* settimanali concessi, modificandone anche la fascia oraria;

VISTA la nota prot. ART n. 32186/2025, del 4 aprile 2025, con cui è stata riscontrata la richiesta di accesso agli atti di SVI;

VISTA la nota di SVI a RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 36934/2025, dell'11 aprile 2025, con cui il Vettore ha formulato una richiesta di capacità nel Centro di Milano Porta Garibaldi per l'orario di servizio 2025/2026;

VISTA l'istanza di audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni di RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 43996/2025, dell'8 maggio 2025;

VISTA la nota prot. ART n. 44315/2025, del 9 maggio 2025, con cui RFI è stata convocata in audizione;

VISTO il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi in data 13 maggio 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 46255/2025, di pari data, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie alla Società, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:

- *“RFI ha scelto di non presentare una memoria di difesa, perché la Società confida nella possibilità di addivenire a una chiusura del procedimento senza l'accertamento dell'infrazione, attraverso la presentazione di una proposta di impegni”;*
- *“[l]a proposta elaborata da RFI, in particolare, consta di tre punti. In primo luogo, sul presupposto che non sarà possibile non tentare di dare soddisfazione al richiedente nella proposta di impegni, la Società ha pensato di offrire a*

quest'ultimo una porzione di capacità presso l'impianto di Milano San Rocco in sede di orario, tenendo conto dei vincoli attualmente presenti, ossia la circostanza che l'impianto è occupato durante le ore notturne da un altro vettore in forza di accordo quadro e in orario diurno sono presenti esigenze manutentive di RFI";

- *"[i]nfatti, attraverso una rimodulazione delle proprie esigenze, RFI è in condizione di offrire due ulteriori giornate per cinque ore, oltre a quelle di sabato e di domenica. Non è, tuttavia, possibile garantire l'accesso al centro di manutenzione per due ore fra le sei e le otto del mattino, perché attualmente tale fascia oraria è occupata da un altro vettore, che, malgrado i tentativi di compatibilizzazione del Gestore, non ha prestato il proprio consenso";*
- *"al richiedente sarà assicurato uno slot di cinque ore, come da richiesta, ma l'orario di inizio sarà fatto slittare alle ore otto, anziché alle ore sei";*
- *"[i]noltre, RFI intende predisporre delle procedure interne da affiancare alle disposizioni del Prospetto informativo della rete [...], allo scopo di garantire l'interpretazione sistematica delle disposizioni relative alla concessione di capacità con riferimento ai centri di manutenzione, anche alla luce delle previsioni di cui alla delibera dell'Autorità n. 130/2019";*
- *"[i]n particolare, il Gestore vorrebbe introdurre un principio secondo cui una singola impresa non potrà saturare in accordo quadro la capacità d'impianto – in analogia a quanto accade con riferimento alla capacità d'infrastruttura –, introducendo così una quota di riserva";*
- *"parte dell'impegno della Società prevederebbe di introdurre nel PIR una migliore descrizione delle caratteristiche infrastrutturali degli impianti di servizio, prevedendo altresì che le imprese interessate precisino meglio, in sede di richieste di capacità, le proprie esigenze in termini di numero di binari e di durata dell'utilizzo richiesto, così da facilitare le attività di compatibilizzazione del Gestore";*

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

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

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

VISTO il verbale dell'audizione di RFI, tenutasi in data 16 giugno 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 55574/2025, del 17 giugno 2025, nel corso della quale la Società si è

riservata di trasmettere una proposta di impegni chiarita e, in risposta ai quesiti degli Uffici, ha rappresentato che:

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

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 55743/2025, del 17 giugno 2025, con cui RFI ha riscontrato la richiesta di capacità di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 31723/2025, formulando una proposta di accesso al centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, conforme a quanto anticipato agli Uffici dell’Autorità nel corso dell’audizione, tenutasi in data 13 maggio 2025;

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

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

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

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

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66157/2025, del 31 luglio 2025, con cui RFI ha presentato la proposta di impegni chiarita;

CONSIDERATO

che, con la propria proposta di impegni, RFI, in sintesi, si è impegnata:

- ad assegnare a SVI *“capacità per l’utilizzo del centro di manutenzione in parola dalle ore 08.00 alle ore 13.00, dal venerdì al lunedì, per un totale, dunque, di cinque ore al giorno per quattro giorni a settimana”*;
- a proporre, in sede di procedura periodica di revisione del PIR, la modifica delle disposizioni ivi contenute in materia di assegnazione di capacità presso gli impianti 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 rigetto di una richiesta a seguito dell’espletamento della procedura di coordinamento, indipendentemente dalla prossimità di saturazione dell’impianto e successiva comunicazione dell’eventuale accettazione da parte del Richiedente della proposta alternativa valida. Ciò al fine di consentire all’Autorità di disporre di un più completo set informativo in merito al processo di allocazione della capacità d’impianto”*;
- a *“effettuare una mappatura [dei centri di manutenzione gestiti] 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 delibera n. 147/2025, del 4 settembre 2025, notificata, in pari data, con nota prot. ART n. 73242/2025, con la quale la suddetta proposta di impegni è stata dichiarata ammissibile, ritenendo che, ad una preliminare e complessiva valutazione, la stessa apparisse potenzialmente idonea ad assicurare l'efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, *“in quanto:*

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

con tale delibera è stata, altresì, disposta la pubblicazione sul sito web istituzionale dell'Autorità della summenzionata proposta di impegni, affinché i terzi interessati potessero presentare osservazioni, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 78792/2025, del 29 settembre 2025, con cui SVI ha riscontrato la nota di RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 65015/2025, del 25 luglio 2025, rappresentando che:

- *[l]a Vostra proposta non consente a SVI di svolgere tutte le operazioni di*

manutenzione leggera previste sui propri treni. Potranno essere effettuati solo controlli visivi e operazioni molto leggere, poiché le fasce orarie proposte consentono solo un tempo utile massimo di 3 ore tra la messa a disposizione del capannone di Milano Porta Garibaldi e la partenza per il servizio commerciale assicurato dallo stesso treno”;

- *“[i]noltre, poiché il materiale rotabile è utilizzato da SVI su lunghe tratte tra Parigi e l’Italia, in caso di guasto alcuni interventi inizialmente previsti a Parigi non possono attendere il ritorno del treno in Francia e devono essere effettuati presso il sito di manutenzione italiano”;*
- *“[i]n mancanza di alternative valide da Voi proposte, SVI è costretta ad accettare la proposta di RFI per il Servizio Annuale 2025 presentata nella lettera rif. RFI-VDO.DCIO.COM\EC\P\2025\0000844, sebbene inadeguata, per poter provare ad avviare le proprie operazioni di manutenzione a partire da ottobre 2025”;*
- *“[i]’accettazione della proposta di RFI da parte di SVI, con le riserve espresse nei paragrafi precedenti, è temporaneo al fine di preservare i propri interessi immediati alla luce del calendario di assegnazione per il Servizio Annuale 2025, e non vale come accettazione della proposta di impegni fatta da RFI nel procedimento sanzionatorio n. 52/2025 in corso contro RFI dinanzi all’ART e non pregiudica in alcun modo:*
 - *Le nostre aspettative di una nuova proposta adeguata alle esigenze di SVI per il Servizio Annuale 2026*
 - *Le osservazioni future di SVI sulle proposte di impegni presentate da RFI nel procedimento ART n° 52/2025. SVI si augura che questo procedimento porti a una modifica degli impegni di RFI che consenta di giungere a proposte sostenibili per SVI e adeguate alle esigenze operative di un operatore ferroviario per la manutenzione dei propri treni nelle officine di RFI”;*

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 81204/2025, del 3 ottobre 2025, con cui Italo ha trasmesso le proprie osservazioni sulla proposta di impegni di RFI, che sono state pubblicate sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, conformemente all’articolo 17, comma 4, del regolamento sanzionatorio, in formato *omissato* in considerazione dell’istanza di riservatezza formulata;

VISTE le note acquisite agli atti con prott. ART n. 81669/2025 e n. 81670/2025, del 6 ottobre 2025, con cui SVI ha trasmesso le proprie osservazioni sulla proposta di impegni di RFI, che sono state pubblicate sul sito *web* istituzionale dell’Autorità, conformemente all’articolo 17, comma 4, del regolamento sanzionatorio;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 82550/2025, dell’8 ottobre 2025, con cui RFI ha formulato istanza di accesso alla versione integrale delle osservazioni di Italo;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 82594/2025, dell’8 ottobre 2025, con cui

RFI ha riscontrato la nota di SVI acquisita agli atti con prot. ART n. 78792/2025, del 29 settembre 2025, rappresentando che:

- *“la proposta in oggetto ha dovuto necessariamente tener conto dell’utilizzo dell’impianto da parte di altra IF prioritaria in quanto titolare di Accordo Quadro e si è resa possibile unicamente grazie alla rimodulazione della capacità utilizzata in orario diurno dal Gestore, per proprie esigenze manutentive”;*
- *“[d]’altro canto, conformemente al vigente quadro normativo-regolatorio, RFI è equiparabile a qualsiasi altro operatore d’impianto -che per il Centro di Manutenzione in questione mette unicamente a disposizione l’accesso allo stesso per l’autoproduzione nonché le dotazioni minime, così come pubblicizzate dal vigente PIR-presente sul territorio nazionale, deputato a garantire un accesso equo e non discriminatorio ai servizi offerti, ma non anche a soddisfare tutte le richieste che pervengono dal mercato ferroviario, quando queste risultano tra loro inconciliabili. Ulteriori iniziative volte ad incentivare una maggiore efficienza nella gestione e nell’utilizzo dei ceneri di manutenzione del Gestore costituiscono -come da Voi rilevato-oggetto della proposta di impegni di cui al procedimento ART ex Delibera 52/2025 attualmente in fase di market test, a cui si demanda per la formulazione di eventuali osservazioni che RFI, in uno spirito di fattiva collaborazione, terrà in debita considerazione, unitamente a quelle eventualmente presentate da altri stakeholders”;*
- *“[d]a ultimo, nonostante il vostro servizio sia stato connotato storicamente dalla percorrenza di “lunghe tratte”, si evidenzia come la richiesta di accesso all’impianto in questione è stata manifesta solo a partire dal corrente orario di servizio, in assenza – per quanto a conoscenza del Gestore- di cambiamenti esogeni rispetto al piano di manutenzione che SVI ha attuato fino ad ora per i propri treni che operano tra l’Italia e la Francia”;*
- *“[f]ermo quanto sopra, nel prendere atto dell’accettazione della proposta formulata per l’accesso e utilizzo del Centro di Manutenzione in oggetto, si rappresenta che con mail dello scorso 3 ottobre RFI ha preso contatti con le Vostre competenti strutture tecniche al fine di fornire ogni utile informazione per poter dar seguito alle pertinenti fasi operative avviate con un primo incontro che si è tenuto in data 7 ottobre u.s.”;*

VISTA la nota prot. ART n. 83449/2025, del 10 ottobre 2025, con cui Italo è stata informata dell’istanza di accesso di RFI;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 85813/2025, del 20 ottobre 2025, con cui Italo ha rappresentato che nulla ostava all’esibizione delle proprie osservazioni a RFI in versione integrale;

VISTA la nota prot. ART n. 86455/2025, del 22 ottobre 2025, con cui a RFI è stata trasmessa la versione integrale delle osservazioni di Italo e il Gestore è stato, altresì, informato

dell'avvenuta pubblicazione delle osservazioni ricevute nel corso della consultazione pubblica e della facoltà di rappresentare per iscritto la propria posizione in merito a queste nonché di introdurre eventuali modifiche accessorie agli impegni;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 87370/2025, del 27 ottobre 2025, con cui RFI ha comunicato, ai sensi della misura 8.2 della delibera n. 130/2019, che:

- *“la richiesta di accesso al Centro di Manutenzione di Milano Porta Garibaldi per l'O.d.S. 2026, presentata dall'Impresa Ferroviaria SNCF Voyages Italia S.r.l., non ha potuto essere soddisfatta in quanto confliggente con analogha richiesta presentata dall'IF Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.a.”;*
- *“[i]n dettaglio si rappresenta che, a valle dell'applicazione dei criteri di priorità di cui al par. 4.6.4 del PIR, la richiesta presentata da Italo – NTV è risultata prioritaria in quanto assistita da Accordo Quadro”;*
- *“[a] seguito delle verifiche effettuate nell'ambito delle attività di pianificazione e assegnazione della capacità del Centro di Manutenzione in questione, RFI ha inoltre riscontrato una condizione di saturazione dell'Impianto. Tale saturazione è determinata dal fatto che la domanda complessiva di utilizzo del servizio da parte delle imprese ferroviarie e degli operatori autorizzati eccede la capacità operativa disponibile, definita in relazione alla configurazione tecnico-funzionale dell'impianto, ai tempi medi di occupazione delle risorse di manutenzione, nonché alle esigenze di sicurezza e continuità dei processi manutentivi”;*
- *“[a]d ogni buon conto, si rappresenta che RFI ha comunque provveduto a formulare una proposta alternativa a SVI, consistente nell'accesso al Centro di Manutenzione in parola, dal venerdì al lunedì dalle ore 08.00 alle ore 13:00. Tale proposta -ad oggi non riscontrata da SVI- è stata elaborata mediante una rimodulazione della capacità utilizzata in orario diurno dal Gestore per le proprie esigenze manutentive, e si pone in continuità con la capacità già assegnata a SVI nel corso dell'attuale O.d.S.”;*

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 89681/2025, del 4 novembre 2025, con cui SVI ha rappresentato a RFI *“le necessità di spazi interni ed esterni atti al posizionamento di attrezzature e strutture funzionali alla realizzazione della manutenzione [presso il centro di manutenzione per cui è procedimento], come comunicateci dal fornitore dell'attività”*, descrivendole nel dettaglio;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 89682/2025, del 4 novembre 2025, con cui SVI ha rappresentato a RFI che:

- *“nella Vs. lettera [...], ci avete comunicato la chiusura della procedura di coordinamento e formulato una proposta alternativa, in risposta alla ns richiesta di capacità del 10/04/2025 per il Centro di Manutenzione (CdM) di Milano Porta Garibaldi, per l'orario di servizio 2026. In estrema sintesi, ci avete proposto: [d]isponibilità del CdM: dal venerdì al lunedì dalle ore 8:00 alle ore 13:00”;*

- “[c]ome Vi è noto, gli orari proposti sono ben lontani dal soddisfare le esigenze operative associate al nostro piano di trasporto: gli slot comunicati sono infatti solo parzialmente utilizzabili, per una durata massima di 3,5 ore tra la messa a disposizione del CdM di Milano Porta Garibaldi e la ripartenza del treno per il servizio commerciale, un tempo non sufficiente per garantire le necessarie attività di manutenzione e sicurezza del nostro materiale rotabile”;
- “RFI giustifica questa proposta perché risultante della procedura di coordinamento e dall’applicazione dei criteri di priorità di cui al paragrafo 4.6.4 del PIR, che avrebbero determinato un privilegio in favore dell’altra impresa ferroviaria, “in quanto in possesso di un accordo quadro””;
- “SVI non è stata tuttavia coinvolta in nessun processo di coordinamento per l’accesso al CdM. L’unica riunione che ha coinvolto SVI si è tenuta il 23 settembre 2025, dunque prima dell’avvio della fase di coordinamento, avviato solo il 30 settembre 2025, ed avente come ordine del giorno la “compatibilizzazione delle richieste indirizzate al CdM di Milano Porta Garibaldi””;
- “[n]onostante il processo di coordinamento sia stato avviato in ritardo rispetto al calendario previsto dal PIR, esso non è stato effettuato con SVI. Non vi è stata neppure una riunione congiunta con il gestore e l’altra impresa ferroviaria, la quale è solitamente molto efficace per trovare soluzioni tecniche e operative”;
- “[d]’altra parte, poiché anche SVI dispone di un accordo quadro per l’accesso all’infrastruttura con RFI dal 2024, il criterio di priorità invocato da RFI non pare decisivo”;
- “[i]nfine, non è corretta l’affermazione di RFI secondo la quale la proposta è in linea con la capacità assegnata a SVI nel corso dell’orario di servizio 2025 in corso, in quanto:
 - SVI ha chiaramente indicato nella sua lettera del 29/09/2025 che era costretta ad accettare la proposta di RFI per il servizio annuale 2025, sebbene inadeguata, al fine di poter tentare di avviare alcune operazioni minori di manutenzione a partire da ottobre 2025. L’obiettivo era quello di consentire al proprio manutentore di avviare la propria organizzazione e definire le proprie procedure, per essere pronti per l’orario di servizio 2026.
 - l’accettazione della proposta di RFI era limitata nello scopo e nei fini, ovvero preservare i suoi interessi immediati, tenuto conto del calendario di assegnazione per il servizio annuale 2025, e non costituiva “un’accettazione” – neppure implicita - della proposta di impegni di RFI nella procedura di sanzione n. 52/2025 in corso dinanzi all’ART.
 - una limitatissima accettazione per il servizio annuale 2025, per come sopra chiarito, non pregiudica e non limita in alcun modo la legittima aspettativa da parte di SVI di una nuova proposta, adeguata alle proprie esigenze per il servizio annuale 2026, e la sua volontà che la procedura avviata con la Delibera 147 dell’ART porti a una modifica strutturale

degli impegni di RFI. Solo cambiamenti radicali della proposta di impegni possono raggiungere davvero soluzioni sostenibili per SVI e consentire all'ART di ritenerli idonei alla chiusura del procedimento sanzionatorio n. 52/2025";

- *"[i]l 4 ottobre 2025, SVI ha formulato delle osservazioni sulla proposta di impegni di RFI nell'ambito del procedimento in corso dinanzi all'ART (Delibera ART n° 52/2025). RFI ha tempo fino al 4 novembre per adeguare e migliorare le sue proposte di impegni";*
- *"SVI chiede quindi a RFI di rivedere la sua proposta per il Servizio annuale 2026 contenuta nella sua lettera del 15/10/2025, in linea con le osservazioni formulate da SVI sulla proposta di impegni di RFI nel procedimento 52/2025:*
 - *Attraverso un vero e proprio processo di coordinamento tra le imprese ferroviarie che richiedono accesso al sito;*
 - *Attraverso una proposta, non identica a quella per il SA 2025, ma che migliori l'efficienza nella gestione e nell'utilizzo del Centro di manutenzione, attraverso una ripartizione delle fasce orarie notturne, secondo modalità da definire ma che dovranno rendere tecnicamente possibile e garantire: a) la fine dell'utilizzo esclusivo della capacità di manutenzione durante le ore notturne da parte di un unico operatore; b) la non discriminazione tra gli operatori";*
- *"[s]olo una nuova proposta alternativa rivista in tal senso, per il servizio annuale 2026, potrà consentire di risolvere i gravi problemi di regolazione sollevati nella procedura sanzionatoria dell'ART e di rispondere meglio ai bisogni di SVI";*

VISTA	l'istanza di audizione di RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 90543/2025, del 6 novembre 2025;
VISTA	la nota prot. ART n. 90618/2025, del 7 novembre 2025, con cui Italo è stata convocata in audizione;
VISTA	la nota prot. ART n. 90630/2025, del 7 novembre 2025, con cui Alstom Ferroviaria S.p.A. (di seguito, anche: Alstom) è stata convocata in audizione;
VISTA	la nota prot. ART n. 90750/2025, del 7 novembre 2025, con cui RFI è stata convocata in audizione e a tale Società è stato chiesto di trasmettere una copia del registro riportante l'orario di ingresso e di uscita su ogni singolo binario dei materiali rotabili presso il centro di manutenzione di Milano San Rocco;
VISTA	la nota prot. ART n. 91091/2025, del 10 novembre 2025, con cui, in preparazione dell'audizione, a RFI è stato chiesto di trasmettere una copia dell'accordo in forza del quale Italo S.p.A. ha titolo di accedere al centro di manutenzione di Milano San Rocco;
VISTE	le note prott. ART n. 92061/2025, del 13 novembre 2025, n. 94179/2025, del 20

novembre 2025, n. 95450/2025, n. 95496/2025, e n. 95497/2025, del 26 novembre 2025, n. 97066/2025, del 3 dicembre 2025, n. 97569/2025, del 5 dicembre 2025, n. 99175/2025, del 12 dicembre 2025, n. 4283/2026 e n. 4407/2026, del 20 gennaio 2026, con cui è stato istruito e concluso il sub-procedimento di accesso agli atti da parte di SVI;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 0093466/2025, del 18 novembre 2025, con cui RFI ha trasmesso la documentazione richiesta dagli Uffici dell’Autorità con note prott. ART n. 90750/2025, del 7 novembre 2025, e n. 91091/2025, del 10 novembre 2025;

VISTO

il verbale dell’audizione di Alstom, tenutasi in data 17 novembre 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 94204/2025, del 20 novembre 2025, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie a tale Società, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:

- *“presso il centro di manutenzione in parola, si effettuano sia servizi di manutenzione correttiva – che mirano a correggere problemi emersi nel corso del servizio commerciale, perché, in difetto, il treno potrebbe non rientrare in servizio o rientrarvi con dei deficit –, sia manutenzione preventiva, che si basa su di un piano di operazioni predeterminate”;*
- *“[n]ormalmente, presso entrambi i binari si effettua manutenzione preventiva, la cui effettuazione, ordinariamente, richiede almeno [...] ore; inoltre, è anche richiesto un margine di buffer, al fine di gestire eventuali ritardi nell’ingresso nel centro di manutenzione, legati a disservizi occorsi durante il servizio commerciale del rotabile”;*
- *“[i]noltre, nella zona di Milano, durante la notte, sostano [...] treni di Italo. Di questi, due treni entrano, in maniera programmata, presso il centro di manutenzione di Milano San Rocco, per l’effettuazione della manutenzione preventiva. Tuttavia, se giungono treni con eventuali avarie, Alstom deve fornire la manutenzione correttiva, la cui durata è dipendente dalla natura dell’avaria riscontrata”;*
- *“le attività di manovra per l’ingresso e per l’uscita dei rotabili dal centro di manutenzione sono effettuate da macchinisti impiegati da Italo”;*
- *“[i]e lavorazioni sui rotabili di Italo sono effettuate contemporaneamente sui due binari distinti disponibili”;*
- *con riferimento alla possibilità di effettuare, su ciascun binario, operazioni di manutenzione, allo stesso tempo, su mezzi appartenenti a operatori diversi, “vi sono treni con caratteristiche tecniche molto diverse e questo ha delle ripercussioni su spazi e attrezzature necessari per l’effettuazione della manutenzione, con una conseguente difficoltà nella manutenzione parallela di treni di operatori diversi. È, per esempio, il caso dei treni eserciti da Italo e da SNCF Voyages Italia S.r.l.”; tuttavia, “[i]n ogni caso, in ultima analisi, compete al gestore del centro di manutenzione, in questo caso Rete Ferroviaria Italiana*

S.p.A., la valutazione della compatibilità degli spazi e delle attrezzature per l'effettuazione delle attività di manutenzione sulle varie tipologie di rotabili”;

VISTO

il verbale dell'audizione di Italo, tenutasi in data 21 novembre 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 95464/2025, del 26 novembre 2025, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie a tale Società, che, riservandosi di trasmettere ulteriore documentazione, ha rappresentato che:

- *la proposta di impegni di RFI “ove approvata definitivamente dall’Autorità, impedirebbe [a Italo] di effettuare le operazioni di manutenzione preventiva e correttiva, in quanto come rappresentato da Alstom Ferroviaria S.p.A. [...], ossia il soggetto responsabile della manutenzione, sono necessarie [...] ore, al netto delle tempistiche necessarie per le operazioni di manovra e delle ulteriori operazioni accessorie connesse, per l’effettuazione in sicurezza tutte le lavorazioni necessarie”;*
- *“[c]onseguentemente, la proposta di impegni di RFI, in parte qua, non può essere dichiarata accoglibile e approvata, in quanto determinerebbe un grave danno a Italo”;*
- *“[p]eraltro, Italo si sarebbe attesa dal gestore dell’infrastruttura una condotta proattiva e responsabile. In particolare, secondo la Società, prima di intaccare i turni di manutenzione delle altre imprese ferroviarie, RFI avrebbe dovuto effettuare degli investimenti sul centro di manutenzione di Milano San Rocco per efficientare tale impianto, oppure valutare, come previsto dalla normativa eurolunitaria e nazionale vigente, con SNCF Voyages Italia S.r.l. [...] delle soluzioni alternative, invece di togliere capacità agli altri operatori ferroviari. In particolare, nella zona di Milano, sarebbero anche disponibili dei centri di manutenzione gestiti da Trenitalia S.p.A., segnatamente Milano Greco e Milano Martesana, presso cui tale gestore dispone di 23 binari complessivi, sulla base delle informazioni presenti sulla descrizione degli impianti di servizio pubblicata da tale impresa”;*
- *“sotto il profilo della tempistica, l’effettuazione delle operazioni di manutenzione richiede non soltanto [...] ore per l’effettuazione, ma deve tener conto anche delle operazioni di manovra e di handover”;*
- *“ad avviso della Società, [presso il centro di manutenzione di Milano San Rocco] vi è già stata un’ottimizzazione delle operazioni di manutenzione”;*
- *“Italo ha già rinunciato a margini di flessibilità ed effettuato operazioni di ottimizzazione, per permettere l’ingresso di SVI nel centro di manutenzione, accettando di anticipare alle ore 08:00 l’ora di liberazione di tale impianto”;*
- *“i treni terminano il servizio commerciale presso la stazione di Milano Centrale, dopodiché viene effettuato un invio a vuoto presso la stazione di Milano Porta Garibaldi, dove vengono svolte alcune operazioni di pulizia, che richiedono [...] e che sono necessarie per esigenze di sicurezza sul lavoro, affinché Alstom possa successivamente effettuare le operazioni di manutenzione. Al termine delle operazioni di pulizia, i convogli sono condotti all’interno del centro di*

manutenzione. I manovratori sono impiegati di Italo e, al termine delle operazioni di movimentazione, effettuano le operazioni di handover con il personale di Alstom. La tempistica delle operazioni di handover sia in ingresso sia in uscita non è inclusa all'interno delle [...] ore necessarie per l'effettuazione in sicurezza delle operazioni di manutenzione”;

- *“i manovratori di Italo rimangono disponibili per movimentare il treno non appena terminano le operazioni di manutenzione”, ma “la movimentazione del treno non può essere effettuata prima del termine delle operazioni di manutenzione, che, come già indicato, richiedono al minimo [...] ore. In ogni caso, né in ingresso né in uscita, ci sono “perditempo” legati all’indisponibilità del personale di condotta”;*

VISTO

il verbale dell’audizione di RFI, tenutasi in data 28 novembre 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 96106/2025, di pari data, nel corso della quale RFI ha chiesto agli Uffici dell’Autorità l’assegnazione di un termine per la presentazione delle modifiche accessorie alla proposta di impegni, che tengano conto di quanto emerso nel corso degli approfondimenti effettuati dagli Uffici;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 97163/2025, del 3 dicembre 2025, con cui SVI ha rappresentato a RFI che:

- *“[c]on riferimento alla Vs. lettera del 26/11/25 [...], con la quale ci è stata trasmessa la proposta di Contratto di Utilizzo relativa all’orario di servizio 2025/2026, SNCF Voyages Italia (SVI) constatata che RFI non ha integrato il servizio di accesso al centro di manutenzione (CdM) di Milano Porta Garibaldi negli allegati 2 “Servizi” e 3 “Sintesi economica tracce e servizi” della proposta di contratto”;*
- *“[d]all’esame della Vs lettera comprendiamo che RFI non ha accolto favorevolmente la richiesta di SVI, espressa nella sua precedente lettera del 4/11/25 [...], di rivedere la propria proposta alternativa contenuta nella sua lettera del 15/10/2025 [...] per l’accesso al centro di manutenzione di Milano Garibaldi, al fine di renderla compatibile con le esigenze operative di SVI”;*
- *“[d]i conseguenza, e sebbene la proposta alternativa di RFI non sia adeguata alle esigenze operative di SVI, non si ha altra scelta che accettare la proposta iniziale di RFI del 15/10/2025 per l’orario di servizio 2025/2026, ovvero: [d]isponibilità del CdM: dal venerdì al lunedì dalle ore 8:00 alle ore 13:00”;*
- *“[v]i chiediamo quindi di modificare la proposta di contratto relativa all’orario di servizio 2025/2026 inserendo, nell’allegato 2 “Servizi” e nel relativo allegato 3 “Sintesi economica tracce e servizi”, il servizio di accesso al Centro di Manutenzione di Milano Garibaldi, sulla base della proposta di RFI del 15/10/2025, e di rinviarcela in tempo utile per consentirne la firma entro il 09/12/2025 come da Voi richiesto”;*
- *“[l]’accettazione da parte di SVI della proposta alternativa di RFI per il Centro di Manutenzione di Milano Garibaldi non pregiudica in alcun modo la nostra*

volontà che la procedura sanzionatoria in corso, avviata con Delibera n. 52/2025 dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) porti rapidamente a impegni accettabili da parte di RFI, tali da garantire a SVI soluzioni praticabili e operative adeguate alle esigenze di un operatore ferroviario per la realizzazione della manutenzione dei propri treni nei centri di manutenzione di RFI a partire dal prossimo servizio annuale”;

- *“[i]noltre, nella Vs lettera del 26/11/2025 viene indicato che il criterio “Presenza di un accordo quadro” di cui al punto 1) del paragrafo 4.6.4 “Criteri di priorità dei servizi” del Prospetto Informativo della Rete, attribuisce la priorità al richiedente che ha stipulato il servizio nell’ambito di un accordo quadro e non, di conseguenza, al semplice titolare di un accordo quadro per la sola capacità infrastrutturale. In tali circostanze, SVI comunica la propria intenzione di stipulare i servizi per il Centro di Milano Garibaldi nell’ambito del prossimo accordo quadro che sarà firmato nell’aprile 2026”;*

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 98931/2025, dell’11 dicembre 2025, con cui la Società ha trasmesso le modifiche accessorie alla propria proposta di impegni e le controdeduzioni alle osservazioni di Italo e di SVI e, in particolare, ha affermato che:

- *“[c]on riferimento al rilievo circa l’inadeguatezza tecnica della durata dei turni di utilizzo di sei ore proposti da RFI, occorre evidenziare come tale articolazione non precluderebbe la possibilità di garantire periodi di utilizzo più ampi, ove ciò risultasse necessario o funzionale alle esigenze operative delle imprese. Resterebbe, infatti, sempre possibile richiedere turni contigui, collocati in macro-fasce differenti ma consecutive, così da assicurare una disponibilità complessiva dell’impianto per un arco temporale maggiore; adeguato alle esigenze manutentive manifestate dall’impresa e in linea con l’attuale occupazione dell’impianto di Milano Porta Garibaldi (S. Rocco)”;*
- *“[l]a possibilità di sommare i turni di utilizzo contigui, estendendone così la durata fino a dodici ore, avrebbe consentito alle imprese di disporre del maggior tempo possibile per effettuare le proprie attività manutentive senza precludere l’utilizzo del centro da parte di un altro operatore, perseguendo in tal modo un equilibrio coerente con le finalità del procedimento”;*
- *“[f]erme le considerazioni di cui sopra, alla luce delle esigenze manifestate da Italo circa la necessità di disporre di turni di manutenzione della durata minima di [...] ore per lo svolgimento dei “controlli obbligatori da effettuarsi e necessari per garantire un esercizio in sicurezza dei treni e un corretto funzionamento del sistema di gestione della sicurezza”, RFI ritiene di non confermare la durata dei turni di utilizzo di sei ore, risultando necessario disporre di maggiori elementi informativi da acquisire – anche con riferimento ai rilievi sollevati dall’IF in merito ai tempi tecnici necessari per le operazioni di ingresso/uscita dal centro di manutenzione ed hand-over tra imprese – nelle modalità che verranno dettagliatamente descritte nel prosieguo del presente documento”;*

- con riferimento alle osservazioni di Italo, tale impresa ferroviaria *“osserva che la proposta di impegni del Gestore non sarebbe stata preceduta da una valutazione di soluzioni alternative quali il potenziamento del centro di manutenzione in parola o del reticolo di impianti gestiti da RFI. Premesso che non si coglie su quali elementi l’impresa fondi il proprio convincimento, appare opportuno rilevare come sia generalmente riconosciuto che soluzioni di carattere organizzativo, laddove adottabili, sono sempre da preferirsi rispetto a misure di carattere strutturale, così come peraltro espressamente confermato dall’art. 10 co. 3 del Regolamento (UE) 2177/2017”*;
- *“[i]n aggiunta a ciò, preme inoltre rilevarsi come il richiamo alle previsioni di cui all’art. 13 co. 5 della Direttiva 2012/34/UE e all’art. 12 co. 3 del sopracitato Regolamento risultino del tutto inconferenti rispetto alla proposta di impegni in quanto la valutazione di alternative valide prevista dalle norme richiamate attiene all’ordinario processo di allocazione della capacità di impianto”*;
- *“[c]on riferimento all’inammissibilità della modifica degli Accordi Quadro, ci si limita ad osservare come siano gli stessi strumenti contrattuali all’art. 4 “Obblighi del Richiedente” a prevedere che la capacità assegnata possa essere oggetto di rimodulazioni in esito ai processi di coordinamento o per effetto di sopravvenute modifiche al quadro normativo-regolatorio (circostanza che sarebbe integrata dall’eventuale approvazione della proposta di impegni in oggetto)”*;
- con riferimento alle osservazioni di SVI, *“[p]remesso che la capacità proposta da RFI è stata accettata dall’IF che, dunque, deve averne tratto una qualche utilità, sul punto si ritengono esaustive le motivazioni già fornite dal Gestore nell’ambito della proposta di impegni”*;
- *“[p]er quanto concerne le tempistiche relative all’allocazione dei servizi – tema già trattato nella più opportuna sede del processo consultivo relativo alla pubblicazione del PIR 2027 a cui, pertanto, si rimanda – ci si limita a rilevare che non è preclusa ai Richiedenti la possibilità di presentare le proprie richieste di utilizzo dei centri di manutenzione contestualmente alle richieste di tracce (i.e. aprile), ferma restando la trattazione delle prime secondo la tempistica prevista al par. 4.5.1.”*;
- *“[v]a invece fermamente smentita l’affermazione circa la mancata pubblicizzazione nel PIR della possibilità di richiedere in Accordo Quadro, oltre alla capacità di rete, anche servizi. Difatti, al par. 3.3.1 “Accordo Quadro” lett. a) “Contenuti e durata”, è espressamente previsto che “Il Gestore dell’Infrastruttura ed un Richiedente possono concludere un Accordo Quadro, che costituisce, rispettivamente, garanzia di disponibilità ed impegno all’utilizzazione della capacità di infrastruttura ferroviaria, compresi gli eventuali servizi connessi”. Tale puntualizzazione risponde anche all’ulteriore rilievo dell’IF nel successivo par. 3, laddove si richiede al Gestore di precisare “il principio, le modalità e il calendario di assegnazione della capacità quadro o pluriennale nei suoi impianti della sua Proposta e precisare le disposizioni del*

- PIR 2027 su questo punto”;*
- *“[c]on riferimento alle osservazioni relative al processo di coordinamento contenute nel presente paragrafo, si rimanda alle valutazioni già pubblicate da questo Gestore nell’opportuna sede dell’iter consultivo relativo al PIR 2027. Quanto alla data di attuazione dell’impegno di cui al punto 1.2, nella proposta sottoposta all’Autorità e da questa dichiarata ammissibile, è chiaramente previsto l’inserimento delle modifiche in parola in occasione della pubblicazione della prima bozza di PIR 2027 e, conseguentemente, la loro entrata in vigore in concomitanza col resto delle disposizioni contenute in tale documento”;*
 - *“[q]uanto alla asserita mancanza di criteri di priorità per l’assegnazione della capacità negli impianti di servizio in fase di richiesta di Accordo Quadro, si rappresenta che tale assegnazione non può che avvenire mediante l’utilizzo i criteri attualmente previsti al par. 4.6.2 del PIR dal momento che, ad avviso del Gestore, l’assegnazione di capacità in AQ risulta strettamente correlata a quella di eventuali servizi ad essa connessi. Come già precisato alla stessa IF in occasione della fase consultiva relativa alla pubblicazione del PIR 2027, il Gestore non ha ritenuto opportuno procedere con una revisione di detti criteri, dal momento che gli stessi sono attualmente oggetto di valutazione da parte di codesta Autorità”;*
 - *“[p]er ciò che concerne il rilievo circa la possibilità di utilizzo simultaneo del centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi (San Rocco) da parte di più IF, si rappresenta quanto segue” e, cioè, che “[p]er motivi legati alla sicurezza sul lavoro, la coesistenza simultanea di più imprese all’interno dell’impianto in parola sarebbe possibile unicamente attraverso la segregazione fisica delle aree interne, adiacenti ai convogli, ove si svolgono le attività di manutenzione, al fine di evitare ogni possibile interferenza. Tale segregazione, tuttavia, non risulta possibile nel caso di specie, tenuto conto della distanza limitata tra i due binari (interasse di 6,50m), della dimensione ridotta del marciapiede centrale (2m) e della presenza di pilastri di sostegno. L’eventuale realizzazione di una separazione fisica andrebbe, difatti, a occupare buona parte del camminamento centrale rendendo impossibile lo svolgimento di attività contemporanee da parte di due imprese, anche in considerazione della presenza delle attrezzature necessarie per le operazioni di manutenzione (scale, compressori, ecc.)”;*
 - *“[i]n aggiunta a quanto sopra, appare doveroso evidenziare come l’utilizzo contemporaneo dei due binari da parte di IF diverse comporterebbe una forte limitazione delle vie di esodo in caso di emergenza. Difatti, il piano di emergenza dell’impianto prevede – allo stato attuale, in cui è prevista la presenza di una sola impresa – che il deflusso dei lavoratori avvenga sulla metà libera del marciapiede centrale, ipotizzando che l’altra metà sia occupata da uomini e attrezzature per la manutenzione. Nel caso di realizzazione di una separazione fisica non risulterebbe, invece, possibile – a causa dei limiti*

dimensionali sopra rappresentati – individuare delle vie di esodo interne percorribili, con conseguente inefficacia delle procedure di emergenza”;

- *“[a]d ogni modo, tenuto conto del rilievo di cui sopra, la Scrivente ritiene opportuno chiarire che l’articolazione in turni di utilizzo rileva esclusivamente nei casi in cui non sia possibile consentire l’utilizzo simultaneo da parte di più imprese degli impianti gestiti da RFI”;*
- *“[d]a ultimo, con specifico riferimento alle osservazioni relative ai turni di utilizzo dei centri di manutenzione, si rimanda ai rilievi già formulati ai punti 1. e 2. delle repliche all’IF Italo”;*

CONSIDERATO

che, a seguito delle modifiche accessorie, con la propria proposta di impegni, RFI, in sintesi, si è impegnata:

- *“RFI, tenuto conto delle esigenze da ultimo espresse dall’IF con la nota del 2 aprile u.s., in data 17 giugno 2025 ha formulato a SVI una proposta di capacità all’interno del centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, compatibilmente con i vincoli rappresentati dalla capacità già assegnata ad altra IF titolare di AQ e riorganizzando le proprie esigenze manutentive, pubblicate sul portale ePIR. In dettaglio, tenuto conto che la fascia oraria 06:00-08:00 d’interesse di SVI è già occupata da NTV in forza di un’assegnazione in Accordo Quadro e che il tentativo di compatibilizzazione su base volontaria con quest’ultima ha avuto esito negativo, RFI, grazie ad una rimodulazione della capacità utilizzata in orario diurno per proprie esigenze manutentive, ha proposto a SVI l’assegnazione di capacità per l’utilizzo del centro di manutenzione in parola dalle ore 08.00 alle ore 13.00, dal venerdì al lunedì, per un totale, dunque, di cinque ore al giorno per quattro giorni a settimana”;*
- *“[f]ermo quanto sopra, tenuto conto che dalla vicenda oggetto di contestazione emerge un aspetto che presenta margini di migliorabilità a beneficio del sistema ferroviario, costituito dalla frammentarietà e dalla difficoltà di fruizione da parte sia dei richiedenti che del personale operativo di RFI della disciplina in tema di accesso agli impianti di servizio, la Società -in occasione della pubblicazione della prima bozza di PIR 2027- ha ritenuto, inoltre, opportuno procedere ad una complessiva revisione delle pertinenti previsioni del PIR al fine di aumentarne la chiarezza, la facilità di utilizzo e l’immediata corrispondenza al complesso di disposizioni dettate dalla normativa eurounitaria di dettaglio e dalla regolazione (i.e. Regolamento (UE) 2177/2017 e Delibera ART n. 130/2019).*

La revisione proposta è articolata in puntuali modifiche ai capitoli 4 e 7 del PIR e nell’elaborazione di un’appendice al capitolo 4, strutturata sotto forma di procedura operativa. Oltre alle modifiche effettuate a scopo di riordino, RFI ha ritenuto opportuno introdurre le novità di seguito rappresentate.

- i) *anticipo da settembre ad agosto del termine per la presentazione delle richieste di accesso agli impianti/ai servizi, funzionale a disporre del*

tempo necessario all'espletamento di tutte le fasi del processo dettagliate nel testo del PIR;

- ii) comunicazione ad ART del rigetto di una richiesta a seguito dell'espletamento della procedura di coordinamento, indipendentemente dalla prossimità di saturazione dell'impianto e successiva comunicazione dell'eventuale accettazione da parte del Richiedente della proposta alternativa valida. Ciò al fine di consentire all'Autorità di disporre di un più completo set informativo in merito al processo di allocazione della capacità d'impianto.*

Inoltre, al fine di razionalizzare l'offerta di capacità nei centri di manutenzione gestiti da RFI, si è proceduto ad effettuare una mappatura degli stessi volta a dare evidenza per ciascun impianto di specifiche caratteristiche d'interesse per le imprese quali ad esempio la lunghezza dei binari, il numero di fasci, superfici disponibili. I risultati di tale ricognizione sono confluiti nella modifica della descrizione degli impianti e dei moduli per la richiesta di accesso inseriti nel PIR, in modo tale da consentire alle IF di fornire un maggior grado di dettaglio delle proprie esigenze di utilizzo dei centri di manutenzione”;

- “[a] completamento della presente proposta di impegni, infine, si intende introdurre l'articolazione degli orari di apertura dei centri di manutenzione in turni di utilizzo (ad oggi previsti dal quadro normativo regolatorio solo come strumento opzionale a cui ricorrere per risolvere casi di richieste confliggenti). Tuttavia, in considerazione delle osservazioni pervenute in sede di market test, si ritiene necessario far precedere la determinazione dell'estensione temporale dei turni da un processo di assessment dell'attuale utilizzo del centro di manutenzione oggetto del presente procedimento. Tale processo, della durata complessiva di novanta giorni, è finalizzato a rilevare eventuali margini di efficientamento delle attuali modalità di fruizione dell'impianto, ivi comprese quelle relative alle attività propedeutiche all'entrata e all'uscita e all'hand-over tra imprese. Le attività di monitoraggio, della durata di sessanta giorni, verranno coadiuvate dalla compilazione di un registro – da sperimentare e adottare, successivamente, come strumento di gestione ordinario – in cui verranno annotati, per ciascuna impresa utilizzatrice:*
- l'orario, programmato e reale, di arrivo in stazione del materiale rotabile destinato al centro di manutenzione;*
 - l'orario di ingresso del materiale rotabile nel centro di manutenzione;*
 - la durata delle attività manutentive;*
 - l'orario di uscita del materiale rotabile dal centro di manutenzione.*

Gli elementi informativi raccolti nella fase di monitoraggio saranno, successivamente, oggetto di una fase di confronto con le imprese interessate della durata di trenta giorni attraverso appositi incontri – nei quali coinvolgere anche l'ART, laddove la stessa lo ritenesse utile – ove individuare eventuali misure di ottimizzazione delle diverse attività correlate all'utilizzo dell'impianto.

Ad avviso della Scrivente, il processo sopra delineato costituisce un solido fondamento istruttorio, da un lato, per le valutazioni in merito alla concreta possibilità di ripartire in modo equo e funzionale la capacità di impianto tra più richiedenti e, dall'altro, per l'adozione delle migliori misure volte a garantire un utilizzo efficiente dei centri di manutenzione gestiti da RFI. In esito a tale processo, infatti, si disporrà di un'ampia base di dati a cui ricorrere per condurre più efficacemente le fasi di coordinamento tra richieste confliggenti e determinare l'estensione temporale dei turni di utilizzo.

Il ricorso ai turni di utilizzo, oltre a costituire un fattore incentivante per una maggiore efficienza nella gestione e nell'utilizzo dei centri di manutenzione, è funzionale all'introduzione del principio secondo cui l'assegnazione di capacità d'impianto in Accordo Quadro non può tradursi, di fatto, in un diritto di utilizzo esclusivo dello stesso.

Nello specifico, per effetto di tale principio, nei centri di manutenzione gestiti da RFI, in fase di allocazione di capacità quadro, ad un singolo Richiedente non potrà essere assegnata la totalità dei turni di utilizzo, laddove definiti. Difatti, un turno di utilizzo per fascia costituirà la quota di riserva da garantire almeno ad un secondo Richiedente Accordo Quadro.

Il suddetto principio configura, ad avviso di RFI, un miglioramento di carattere pro-concorrenziale rispetto al contesto attuale, dal momento che il vigente quadro normativo regolatorio -differentemente da quanto avviene per la rete- non prevede quote di riserva di capacità relativamente agli impianti di servizio. Per tale ragione RFI non ritiene di estendere la tutela della quota di riserva anche alle richieste in orario, privilegiando la soddisfazione del numero massimo possibile di richiedenti in AQ, salvaguardando così i benefici discendenti in termini di pianificazione dalla sottoscrizione di AQ.

Con riferimento agli impianti, tuttavia, secondo la Scrivente, è necessario che la quota di riserva sia garantita in Accordo Quadro e non per i singoli orari di servizio, ciò al fine di soddisfare le richieste di capacità quadro di più di un Richiedente.

Giova evidenziare, inoltre, come la proposta in questione derivi dall'analisi dell'attuale livello di occupazione degli impianti di manutenzione gestiti da RFI ove è presente, nella quasi totalità dei casi, un'unica impresa e trovi applicazione nel caso in cui non sia possibile consentire l'utilizzo simultaneo da parte di più imprese. Conseguentemente, nell'auspicata ipotesi di approvazione dei presenti impegni si produrrebbero, già dal prossimo processo di assegnazione dei servizi, effetti di carattere pro-concorrenziale.

In caso di approvazione dei presenti impegni, il recepimento delle modifiche alla disciplina che ne derivano verrà effettuato in occasione del primo aggiornamento utile del PIR, qualora l'Autorità lo ritenga opportuno, anche mediante un aggiornamento straordinario del PIR 2027. Il riferimento ai turni di utilizzo verr[à] inoltre inserit[o] anche nei paragrafi del PIR relativi alla descrizione degli impianti, oltre che nei moduli per la richiesta di accesso, in

modo tale da rendere più efficace l'attività di compatibilizzazione da parte del GI in sede di coordinamento.

Si rappresenta, infine, che una volta consolidato, il sopra delineato assetto di regole, avrà, laddove necessario, effetto modificativo dei vigenti Accordi Quadro”;

- TENUTO CONTO** che, nel corso del procedimento, sono state espresse esigenze di riservatezza con riferimento, *inter alia*, alla durata minima degli interventi di manutenzione;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 99798/2025, del 16 dicembre 2025, con cui Italo ha trasmesso le informazioni richieste in audizione, relative all'elenco dei treni che sono entrati nel centro di manutenzione di Milano San Rocco, a partire dal 1° giugno 2025, con l'indicazione per ciascuno della data e dell'ora d'ingresso e degli orari di transito presso le stazioni di Milano Centrale e di Milano Porta Garibaldi;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 101622/2025, del 22 dicembre 2025, con cui Alstom ha trasmesso le informazioni richieste in audizione, relative alla descrizione delle operazioni di manutenzione tecnicamente possibili e su quali tipologie di rotabile possano essere eseguite, nonché al diario completo delle attività giornaliere di manutenzione eseguite sui rotabili a partire dal 1° gennaio 2025;
- VISTE** le note prott. ART n. 2915/2026 e n. 2916/2026, del 14 gennaio 2026, con cui, rispettivamente a SVI e a Italo è stata inoltrata la proposta di impegni modificata di RFI, con l'assegnazione di un termine per la formulazione di osservazioni integrative;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 3751/2026, del 16 gennaio 2026, con cui SVI ha formulato istanza di proroga del termine per la formulazione di osservazioni e chiedendo di essere audita innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- VISTA** la nota prot. ART n. 4408/2026, del 20 gennaio 2026, con cui SVI è stata convocata in audizione;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 4601/2026, del 21 gennaio 2026, con cui Italo ha trasmesso le proprie osservazioni e, in particolare, ha rappresentato che:
- “[l]a modifica alla proposta di impegno formulata da RFI con specifico riferimento all'estensione temporale dei turni di utilizzo si sostanzia unicamente nel far precedere la relativa determinazione da un processo di assesment dell'attuale utilizzo del centro di manutenzione oggetto del procedimento. Tale assesment, della prevista durata complessiva di novanta giorni, sarebbe “finalizzato a rilevare eventuali margini di efficientamento delle attuali modalità di fruizione dell'impianto, ivi comprese quelle relative alle attività propedeutiche all'entrata e all'uscita e all'hand-over tra imprese” e dovrebbe essere articolato (a) in preventive attività di monitoraggio, della durata di sessanta giorni, e (b) in una successiva fase di confronto con le imprese, della durata di trenta giorni”;

- “[s]econdo quanto riportato nell’atto modificativo alla proposta di impegno, in una prima fase dovrebbero essere acquisiti dati concernenti, per ciascuna impresa utilizzatrice: (i) all’orario, programmato e reale, di arrivo in stazione del materiale rotabile destinato al centro di manutenzione, (ii) all’orario di ingresso del materiale rotabile nel centro di manutenzione, (iii) alla durata delle attività manutentive, (iv) all’orario di uscita del materiale rotabile dal centro di manutenzione”;
- “[i]n relazione a tale proposta, la scrivente Impresa Ferroviaria, in via preliminare, rileva che tali dati sono stati già forniti da Italo a codesta Spett.le Autorità in data 15 dicembre 2025 e che si ritiene, inoltre, necessario che l’assessment venga svolto dal GI sotto l’egida dell’ART e nell’ambito del presente procedimento”;
- “[i]n caso diverso, infatti, l’impegno proposto risulterebbe del tutto inadeguato rispetto all’esigenza di eliminare e comunque prevenire le conseguenze pregiudizievoli della condotta del Gestore di Infrastruttura che costituisce oggetto del procedimento avviato con la delibera 52/2025. Non può, infatti, sfuggire che la proposta di impegno ora in esame, ove ritenuta ammissibile, non produrrebbe altro effetto che spostare nel tempo la soluzione del problema: invero, se l’obiettivo finale dell’impegno proposto dal Gestore di Infrastruttura consiste nell’apportare “puntuali modifiche ai capitoli 4 e 7 del P/R e nell’elaborazione di un’appendice al capitolo 4, strutturata sotto forma di procedura operativa” (cfr. proposta di impegni, sub paragrafo 1.2), allora l’impegno, per essere sostanzialmente e giuridicamente efficace, non deve avere ad oggetto la semplice esecuzione di un assessment, che costituisce semmai una fase intermedia, ma deve, al contrario, definire il contenuto delle modifiche che saranno apportate al PIR, utili a sanare la condotta contestata al GI e a prevenire eventuali ulteriori conflitti”;
- “[i]n caso contrario, la proposta formulata dal Gestore di Infrastruttura deve essere considerata “manifestamente inutile all’efficace perseguimento degli interessi tutelati dalla norma di cui si contesta la violazione”, oltre che “generica”, e dovrebbe essere conseguentemente dichiarata inammissibile ai sensi dell’art. 16, co. 4, lett. c) e a) del Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità”;
- “[q]uanto poi al merito della questione, si ribadisce la necessità, già rappresentata con le proprie precedenti osservazioni in data 2 ottobre 2025, che le esigenze manutentive della Scrivente [...] siano garantite anche considerando che la mera estensione temporale dei turni proposta dal GI non risolverebbe ab origine i conflitti e potrebbe non rendere efficace il processo di coordinamento”;
- “[s]ul piano generale si deve anche considerare che l’articolazione dei turni in fasce orarie può risultare misura organizzativa non adeguata comunque, perché non tutte le fasce orarie nell’arco delle 24 ore sono equivalenti: le esigenze oggettive del servizio impongono infatti generalmente di procedere

alla manutenzione dei treni in orario notturno, e ciò per garantire il servizio negli orari di traffico passeggeri”;

- *“[i]n aggiunta a quanto sopra esposto, si manifesta a maggior ragione fondato il rilievo per cui, laddove una ragionevole soluzione di carattere organizzativo non dovesse essere trovata, resterebbe l’esigenza di esplorare la praticabilità di misure di efficientamento alternative, fra le quali (a titolo esemplificativo) il potenziamento del centro di manutenzione o l’individuazione di postazioni alternative nell’ambito dello stesso nodo di Milano. In ordine a questo specifico aspetto non possono condividersi i rilievi svolti dal GI, in quanto, se anche il procedimento in corso non si riferisce ad una specifica procedura di coordinamento, è tuttavia evidente che la questione sostanziale di cui l’Autorità è investita attiene pur sempre all’allocazione della capacità di impianto e ad una condizione di insufficiente capacità dello stesso nonché all’individuazione delle necessarie iniziative per farvi fronte. Per questa ragione, contrariamente a quanto sostenuto da RFI, ove dall’assessment che si intende avviare non dovessero emergere concrete ed attuabili soluzioni di carattere organizzativo, sarà necessario individuare soluzioni alternative di carattere strutturale e, in tal senso, deve ritenersi pertinente il richiamo ai criteri dettati dall’art. 13, par.5, Direttiva UE 2012/34 e dall’art. 12, Par. 2 e 3, del Regolamento di esecuzione 2017/2177 della Commissione del 22 novembre 2017”;*

VISTO

il verbale dell’audizione di SVI, tenutasi in data 29 gennaio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 6603/2026, di pari data, nel corso della quale tale Società si è riservata di presentare una successiva memoria e ha rappresentato che:

- *“l’articolo 3 della direttiva (UE) 2012/34 recast e l’articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 prevedono, nel corso della procedura di coordinamento, una fase in contraddittorio fra tutti i richiedenti e il Gestore; tuttavia, nella prassi operativa di RFI, ciò non accade e, ad avviso della Società, ciò rende maggiormente difficoltosa la risoluzione dei conflitti”;*
- *“[i]noltre, la nuova proposta di impegni di RFI non pare accoglibile, in quanto non appare risolutiva del problema, limitandosi a prevedere una procedura che ricalca obblighi già previsti dalla normativa, e anzi pare costituire un passo indietro rispetto alla versione precedente degli impegni – in cui RFI dichiarava che nessun operatore avrebbe potuto avere accesso in maniera esclusiva all’impianto di servizio nella fascia giornaliera maggiormente di valore, ossia l’orario notturno –, anche perché, per la maggior parte, l’impegno modificato si traduce in una collazione di dati che un gestore di impianto efficiente dovrebbe già avere e non permette, comunque, l’accesso a SVI al centro di manutenzione nel rispetto dei propri bisogni”;*
- *“[i]noltre, ad avviso della Società, non si comprende la ragione per cui si invocano, senza peraltro provarle, questioni di sicurezza sul lavoro per escludere la possibilità di operare contemporaneamente sui treni di due diversi*

operatori, mentre tali questioni non vengono in rilievo quando si operi su treni del medesimo operatore. Peraltro, la coesistenza di treni di operatori diversi costituisce una prassi comune del settore in Europa”;

- *“[d]el resto, RFI stessa sostiene, nella propria prima proposta, che non si possa concedere un monopolio di accesso a un singolo operatore in una specifica fascia giornaliera, affermazione che pare presupporre la possibilità di far coesistere più operatori contemporaneamente nel centro di manutenzione”;*
- *“[p]er SVI, peraltro, l’impianto di Milano San Rocco ricoprirebbe una funzione essenziale, mentre per il concorrente, ossia Italo S.p.A., tale funzione pare difettare, in quanto essa è ricoperta da un diverso impianto; pertanto, la Società chiede che sia valutata l’intensità del proprio bisogno, nel giudizio di accoglibilità della proposta di impegni”;*
- *“a SVI sono necessarie [...] preferibilmente in orario [...] per portare a termine le attività manutentive necessarie a permettere la circolazione dei convogli”;* anche se *“la Società, in fase iniziale, è disposta a effettuare manutenzione anche in orario [...] tale disponibilità deve necessariamente essere limitata nel tempo, perché è incompatibile con le esigenze commerciali di SVI, in quanto l’utilizzo ottimale del materiale rotabile richiede che l’esecuzione delle attività di manutenzione sia effettuata in orario [...]”;*
- con riferimento alla disponibilità di SVI a effettuare investimenti, per un ampliamento della capacità disponibile presso l’impianto di Milano San Rocco, il Vettore *“è apert[o] a tutte le soluzioni, purché vi sia la garanzia che, ove la Società faccia investimenti, la capacità così ampliata sia idonea a soddisfare interamente le [proprie] esigenze”;*
- *“sulla base delle indicazioni ricevute da RFI, sono stati effettuati sopralluoghi ed incontri con FS Sistemi Urbani S.p.A., titolare di alcuni spazi accessori al centro di manutenzione, per la messa a disposizione degli stessi a favore di SVI. Ciononostante, FS Sistemi Urbani S.p.A., malgrado le interlocuzioni effettuate, non ha dato corso alla stipula di alcun accordo con SVI”;*
- *“nell’utilizzo della capacità ad oggi concessa, ossia dalle ore [...] non è stato possibile utilizzare l’intera finestra manutentiva messa a disposizione dal Gestore, poiché il piano di manovra entra in conflitto con altre attività all’interno della località di servizio di Milano Porta Garibaldi”;*

VISTA

la nota prot. ART n. 7815/2026, del 4 febbraio 2026, con cui a Italo è stato richiesto di rappresentare eventuali motivati elementi di riservatezza e/o segretezza della nota acquisita agli atti con prot. ART n. 4601/2026, del 21 gennaio 2026, ai fini della successiva trasmissione al Gestore, per la formulazione di eventuali osservazioni e controdeduzioni;

VISTA

la nota di riscontro di Italo, acquisita agli atti con prot. ART n. 8982/2026, del 9 febbraio 2026;

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 9375/2026, dell’11 febbraio 2026, con cui

SVI ha trasmesso le proprie osservazioni e, in particolare, ha rappresentato che:

- “[l]’articolo 3 della Direttiva 2012/34/UE (Recast) e l’articolo 10 del Regolamento di Esecuzione (UE) 2017/2177 impongono al Gestore e ai richiedenti un effettivo processo di coordinamento in contraddittorio, finalizzato alla risoluzione dei conflitti di capacità. L’art. 3 (definizioni) del Regolamento di esecuzione specifica: 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;”. Il citato articolo 10 menziona anche un dialogo con i prestatori di servizi “Tale coordinamento coinvolge anche coloro che prestano i servizi complementari o ausiliari”. SVI insiste nell’affermare che il processo di coordinamento avrebbe dovuto svolgersi attraverso un dialogo tra tutti gli attori: le imprese ferroviarie, i prestatori di servizi e il gestore dell’impianto. Solo attraverso un dialogo a più voci è possibile individuare soluzioni concrete. Pare di poter affermare che questo non sia ancora avvenuto”;
- “[i]n particolare, SVI intende ribadire che, nel caso di specie, non si è in presenza di un effettivo processo di coordinamento, come richiesto dalla normativa eurounitaria. RFI si è infatti limitata ad adottare una decisione unilaterale, fondata sull’applicazione dei criteri di attribuzione elencati nel Prospetto Informativo della Rete (PIR), senza attivare un reale confronto in contraddittorio tra tutti i soggetti interessati”;
- “[l]a posizione di SVI si fonda sul rigoroso rispetto della regolamentazione vigente, la quale impone, da un lato, un trattamento e un accesso equo e non discriminatorio a tutti i richiedenti e, dall’altro, richiede al gestore e proprietario dell’impianto di perseguire una ricerca attiva di soluzioni di ottimizzazione delle installazioni, non solo al fine di massimizzare l’utilizzo efficiente degli asset disponibili, ma anche con l’obiettivo di soddisfare, per quanto possibile, le esigenze di tutti i richiedenti coinvolti”;
- “[i]n questo senso, la previsione di un ulteriore periodo di monitoraggio sembra supplire più ad una violazione regolamentare del gestore, vuoi nel mancato coordinamento, vuoi nella (supposta) ignoranza di quanto attualmente accade nell’impianto da essa gestita, da cui l’esigenza di un “nuovo” “registro””;
- “[l]e proposte di RFI appaiono insistere nella violazione di legge ove si propone che “Gli elementi informativi raccolti nella fase di monitoraggio saranno, successivamente, oggetto di una fase di confronto con le imprese interessate”, laddove esso venga inteso come confronto a “due” RFI e IF, e non in un tavolo congiunto tra tutti gli stakeholders, imprese ferroviarie ed anche imprese non ferroviarie ma che prestano i servizi al fine, tutti insieme, di “individuare eventuali misure di ottimizzazione delle diverse attività correlate all’utilizzo dell’impianto” integrazione che, peraltro, sembra configurarsi come l’ennesima misura di carattere dilatorio, idonea a rinviare ulteriormente

l'instaurazione di un effettivo e immediato processo di coordinamento conforme al quadro regolatorio vigente”;

- *“[d]’altronde, non appare chiaro, senza il confronto tra gli stakeholders, perché due fornitori di servizi non possano condividersi lo spazio e eventualmente i macchinari, o perché, al limite, un solo fornitori di servizi non possa mantenere due treni di imprese differenti (ma della stessa impresa invece si)”;*
- *“[n]on può essere più evidente che un nuovo periodo di raccolta di elementi informativi non può – proprio per sua natura – essere considerato idoneo a rivolgere le criticità sollevate nel procedimento sanzionatorio”;*
- *“[i]n mancanza di un vero coordinamento che coinvolga tutti gli stakeholders, ivi compresi le due IF in confronto dialettico e i fornitori di servizi (v. sopra), non pare giustificata la cristallizzazione del principio per cui una impresa ferroviaria abbia un utilizzo esclusivo di un “turno di utilizzo”, ad esempio quello notturno”;*
- *“[s]i accolgono assolutamente con favore i passaggi logici che erano ripresi nella prima proposta di impegni con i quali RFI dichiara(va):*
 - a) *che occorra esplorare “la concreta possibilità di ripartire in modo equo e funzionale la capacità di impianto tra più richiedenti”*
 - b) *che tale processo “è funzionale all’introduzione del principio secondo cui l’assegnazione di capacità d’impianto in Accordo Quadro non può tradursi, di fatto, in un diritto di utilizzo esclusivo dello stesso”.*
 - c) *che “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, laddove definiti”*

ma non si comprende per quale ragione ciascun turno di utilizzo, ad esempio notturno, possa seguire una logica opposta e conferire un diritto ad un utilizzo esclusivo”;

- *“[s]i concorda con RFI allorquando afferma che si possono modificare le capacità assegnate con Accordi Quadro, in virtù del fatto che sono “gli stessi strumenti contrattuali all’art. 4 “Obblighi del Richiedente” a prevedere che la capacità assegnata possa essere oggetto di rimodulazioni in esito ai processi di coordinamento o per effetto di sopravvenute modifiche al quadro normativo-regolatorio (circostanza che sarebbe integrata dall’eventuale approvazione della proposta di impegni in oggetto).” Tuttavia, si fa fatica a comprendere la successiva considerazione per la quale “si rappresenta che tale assegnazione non può che avvenire mediante l’utilizzo i criteri attualmente previsti al par. 4.6.2 del PIR dal momento che, ad avviso del Gestore, l’assegnazione di capacità in AQ risulta strettamente correlata a quella di eventuali servizi ad essa connessi”. Si ritiene che i criteri di priorità da applicare debbano essere quelli di volta in volta vigenti”;*
- *“RFI è lo stesso soggetto che, nel procedimento antitrust A/575, propone all’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato una modifica dei criteri*

di priorità e “si impegna a gestire i futuri processi di coordinamento attraverso l’applicazione dei criteri di priorità previsti dal quadro normativo eurounitario” con impegni che derogano i criteri attuali”;

- “[è] poi la stessa ART che, nella nota prot. ART 11630/2025, ricorda che “(i) le esigenze dei passeggeri non possano che essere meglio garantite dalla presenza di uno o più nuovi concorrenti nel mercato, laddove con il loro ingresso il livello complessivo (quantitativo e qualitativo) dell’offerta dei servizi di trasporto rimane preservato o aumentato, e (ii) le esigenze dei nuovi richiedenti accesso all’infrastruttura debbano essere ragionevolmente salvaguardate, in considerazione della natura capital intensive del settore del trasporto ferroviario, proprio nella fase di avvio delle attività industriali””;
- “[i]l riferimento ai criteri di priorità dovrebbe dunque essere coerente con i seguenti principi: a) la possibilità di modifica di capacità assegnata in accordo quadro, al fine di non considerarla come un diritto di esclusiva b) cercare di salvaguardare le esigenze dei nuovi richiedenti, proprio nella fase di avvio delle attività industriali”. In questo senso rileva che Italo possiede e ha già accesso ad una pluralità di impianti dedicati, insistenti su diversi punti della rete nazionale, compresi impianti ove è l’unica impresa presente”;
- “[i]n questo quadro, il centro di Milano P. Garibaldi non è certamente l’impianto di manutenzione principale dell’impresa ferroviaria concorrente. Viceversa, attualmente SVI non pare avere soluzioni alternative. È logico concludere che degli impegni idonei debbano – nell’attento bilanciamento di interessi – considerare quanto un impianto sia essenziale “nella fase di avvio delle attività industriali” per una impresa rispetto ad una altra, valutando altresì l’introduzione di tale elemento tra i criteri di priorità per l’assegnazione della capacità, almeno con riferimento a un periodo iniziale e temporalmente definito. SVI ritiene essenziale ribadire che le proprie esigenze operative richiedono la disponibilità di slot manutentivi continuativi di durata non inferiore a [...], preferibilmente collocati in orario [...] in quanto solo tale collocazione consente un utilizzo efficiente del materiale rotabile, una corretta pianificazione delle attività manutentive e, in ultima analisi, la sostenibilità economica e operativa del servizio commerciale svolto dalla Società”;
- “[c]ome già rappresentato in audizione, l’esecuzione delle attività manutentive in orario [...] costituisce un presupposto essenziale per l’ottimizzazione dei cicli di utilizzo del materiale rotabile, considerato che i convogli di SVI sono impiegati in servizio commerciale per un arco temporale esteso durante la giornata. L’allocazione della manutenzione in orario [...] comporta, pertanto, una compressione significativa della disponibilità del materiale, con impatti diretti sulla capacità di offerta e sull’efficienza complessiva del servizio”;
- “[c]iò nondimeno, con riferimento alla fase iniziale di avvio delle attività e in relazione all’attuale materiale rotabile in esercizio, SVI ha dichiarato la propria disponibilità ad effettuare le attività manutentive anche in orario [...], funzionale ad una fase di progressivo avvio e rodaggio delle operazioni. Tale

disponibilità, tuttavia, non può che essere limitata nel tempo e configurarsi come soluzione transitoria, in quanto strutturalmente incompatibile con le esigenze commerciali della Società e con un utilizzo ottimale del materiale rotabile nel medio-lungo periodo. Il nuovo materiale rotabile necessita di turni manutentivi [...] ben più estesi di [...]”;

- *“[i]n tale contesto, SVI evidenzia come, anche nell’attuale assetto di utilizzo [...] dell’impianto, si riscontrino criticità operative rilevanti, in particolare con riferimento ai ritardi sistematici nell’accesso al binario assegnato, che oscillano mediamente tra i [...] rispetto all’orario programmato. Tali ritardi, imputabili in parte alla gestione del traffico e in parte alla permanenza sul binario di materiale di altro operatore, determinano una ulteriore riduzione della finestra manutentiva effettivamente disponibile, incidendo in modo significativo sulla possibilità di completare le attività previste”;*
- *“[n]e consegue che una finestra già ridotta nella sua collocazione temporale risulta, nella pratica, ulteriormente compressa, con effetti pregiudizievoli sull’organizzazione delle lavorazioni e sull’affidabilità complessiva del processo manutentivo. Ciò dimostra come la mera previsione formale di una fascia oraria non sia sufficiente, in assenza di meccanismi che garantiscano l’accesso effettivo e puntuale all’impianto”;*
- *“[l]a proposta di impegni modificata di RFI, rinviando la definizione dei turni di utilizzo ad una futura fase di assessment e monitoraggio, non garantisce alcuna soluzione certa, tempestiva e vincolante, né sotto il profilo della durata delle finestre manutentive, né sotto il profilo della loro collocazione oraria. Tale impostazione risulta particolarmente critica in considerazione del molo centrale ed essenziale che l’impianto di Milano San Rocco riveste per SVI, quale unico centro di riferimento di RFI nell’area nord per lo svolgimento delle proprie attività manutentive attuali. Essa, dunque, non può essere considerata quale impegno risolutivo delle criticità evidenziate nel procedimento sanzionatorio”;*
- *“SVI intende altresì sottolineare che la manutenzione simultanea di materiali di imprese ferroviarie diverse nello stesso slot orario costituisce una prassi consolidata a livello europeo, ampiamente sperimentata e gestita attraverso adeguati strumenti organizzativi e di coordinamento. Non a caso, la stessa RFI, nella propria impostazione originaria, aveva affermato che non può essere riconosciuto un monopolio di accesso all’impianto in favore di un singolo operatore in una determinata fascia oraria, presupponendo implicitamente la possibilità di consentire la coesistenza di più imprese all’interno del centro di manutenzione. Tale principio, condivisibile sotto il profilo regolatorio e concorrenziale, dovrebbe tornare ad avere una declinazione concreta ed effettiva negli impegni proposti, attraverso la previsione di soluzioni che consentano un utilizzo simultaneo o comunque compatibile dell’impianto, in particolare nelle fasce orarie di maggior valore, quali quelle [...]”;*
- *“SVI ritiene che l’ART dovrebbe essere posta in grado di comprendere meglio le esigenze di sicurezza sul lavoro che giustificerebbero l’impossibilità di*

consentire l'utilizzo simultaneo dell'impianto di manutenzione di Milano San Rocco da parte di più imprese ferroviarie. Nella proposta di impegni modificata, RFI sembra affermare che la coesistenza contemporanea di più imprese all'interno dell'impianto sarebbe consentita unicamente previa segregazione fisica delle aree di lavoro, ritenuta tuttavia non realizzabile in ragione delle caratteristiche strutturali dell'impianto (i.e. interasse dei binari pari a 6,50 metri, larghezza limitata del marciapiede centrale, presenza di pilastri), nonché delle conseguenti criticità in termini di vie di esodo e gestione delle emergenze. Secondo RFI, l'assenza di adeguati spazi renderebbe impossibile garantire condizioni di sicurezza equivalenti a quelle previste nell'attuale piano di emergenza, che presuppone la presenza di una sola impresa operante per volta”;

- *“SVI osserva che tale impostazione determina una limitazione de facto della capacità dell'impianto, in quanto presuppone l'occupazione sistematica di entrambe le vie anche nei casi in cui l'attività manutentiva richiederebbe l'utilizzo di una sola di esse. Ne deriva un effetto restrittivo che riduce artificialmente la capacità disponibile del sito e, conseguentemente, ne limita l'accesso, in particolare a danno dei nuovi entranti”;*
- *“[i]n tale contesto, SVI rileva come argomentazioni analoghe, fondate su presunte esigenze di protezione fisica connesse ai movimenti e agli impianti elettrici, siano già state in passato richiamate dal Gestore. Tali argomentazioni, tuttavia, appaiono essere utilizzate in modo generalizzato e non supportato da una valutazione tecnica puntuale, finendo per tradursi in una misura idonea a comprimere l'accesso all'impianto oltre quanto strettamente necessario”;*
- *“[p]ur prendendo atto di tali affermazioni del gestore, dunque SVI rileva come le stesse non sembrano ad oggi risultare da una dimostrazione tecnica puntuale, né da evidenze documentali specifiche, idonee a comprovare l'effettivo carattere impeditivo e insuperabile delle richiamate criticità. In particolare, non risulta chiaro per quale ragione le esigenze di sicurezza sul lavoro verrebbero in rilievo esclusivamente nel caso di operazioni svolte su treni appartenenti a imprese ferroviarie diverse, mentre non sembrerebbero ostative allo svolgimento di attività contemporanee su materiali riconducibili ad un'unica impresa, pur in presenza delle medesime condizioni fisiche e spaziali dell'impianto”;*
- *“[t]ale impostazione solleva dubbi sotto il profilo della coerenza logica e regolatoria, in quanto sembra far discendere il rischio per la sicurezza non già da fattori oggettivi (i.e. layout dell'impianto, flussi di personale, tipologia delle lavorazioni), bensì dalla mera pluralità soggettiva degli operatori coinvolti. Una simile lettura appare difficilmente conciliabile con le prassi operative diffuse a livello europeo, ove la compresenza di più imprese ferroviarie e di diversi soggetti manutentivi all'interno dei medesimi impianti costituisce una realtà consolidata, gestita attraverso strumenti organizzativi, procedurali e di coordinamento, senza che ciò comporti, di per sé, l'esclusione dell'accesso di*

nuovi entranti”;

- *“[l]a coabitazione di due imprese é un mezzo utile anche al gestore d’impianto di ricercare proposte alternative atte a rispondere ai bisogni dei richiedenti accesso. Tra l’altro un adeguato processo di coordinamento potrebbe anche a condurre a soluzioni condivise, ad esempio quella dell’utilizzo di una unica impresa manutentiva per le due imprese ferroviarie, o la condivisione di attrezzature tra due imprese”;*
- *“SVI, come affermato precedentemente, conferma la propria disponibilità a valutare, in un’ottica costruttiva e di medio-lungo periodo, la realizzazione di investimenti economici finalizzati al potenziamento della capacità dell’impianto di manutenzione di Milano San Rocco. Tale disponibilità, tuttavia, non può che essere subordinata alla previsione di garanzie certe, stabili e giuridicamente vincolanti in ordine all’effettivo accesso all’impianto, in quanto qualsiasi investimento da parte di un’impresa ferroviaria risulterebbe privo di giustificazione economica in assenza di una prospettiva affidabile di utilizzo della capacità così ampliata o resa disponibile”;*
- *“[i]n particolare, SVI ritiene imprescindibile che eventuali investimenti siano idonei a soddisfare integralmente le proprie esigenze operative future, in particolare la garanzia di finestre manutentive continuative in orario [...] dalla durata minima di [...], e comunque dalla disponibilità di almeno [...] binari per ciascuna notte, per un orizzonte temporale significativo e allineato con la durata del proprio progetto di sviluppo sul mercato italiano”;*
- *“SVI evidenzia, inoltre, che la propria apertura a sostenere investimenti economici deve essere valutata anche alla luce dell’attuale quadro di incertezza circa la possibilità di utilizzo simultaneo dell’impianto e delle criticità operative riscontrate nell’accesso al centro, che incidono direttamente sull’efficienza delle attività manutentive. In tale contesto, l’eventuale contributo finanziario di SVI non può essere inteso come uno strumento sostitutivo degli obblighi del Gestore, né come una soluzione meramente eventuale, ma deve inserirsi in un assetto regolatorio chiaro e previamente definito, che assicuri la piena fruibilità dell’impianto”;*
- *“[d]a ultimo, SVI ribadisce che l’eventuale impegno finanziario della Società potrà essere valutato esclusivamente nell’ambito di una soluzione complessiva e strutturata, che garantisca un accesso effettivo, non discriminatorio e stabile all’impianto di Milano San Rocco e che consenta alla scrivente di pianificare con adeguato grado di certezza le proprie attività operative e di sviluppo nel mercato italiano. Al fine di facilitare l’attuazione concreta dell’accesso agli impianti di manutenzione, desideriamo sottoporre all’ART le seguenti proposte operative:*
 - 1. Ritorno a fasce orarie standard di almeno [...] ore, il più possibile in linea con l’organizzazione del lavoro delle squadre di manutenzione.*
 - 2. Alcune delle operazioni di manutenzione del futuro treno [...] richiedono [...] ore; pertanto, in alcuni casi SVI avrà necessità di andare oltre le fasce*

orarie standard di [...] ore. Il sistema deve poter prevedere anche queste casistiche.

3. Riconoscere e consentire esplicitamente la coabitazione tra operatori, che può essere resa possibile senza richiedere una separazione fisica delle due linee, come avviene in molte officine in Europa, compresa l'Italia. Raccomandiamo le seguenti soluzioni per consentire la coabitazione:

a) Coordinamento "a monte":

i. Nell'ambito della gestione del sito, viene realizzato un inventario degli spazi e dei servizi comuni. Tale coordinamento a monte è altresì chiamato a gestire il processo di attribuzione delle finestre di manutenzione, assicurando una ripartizione equa, trasparente e coerente con le esigenze operative dei diversi utilizzatori dell'impianto.

ii. Una gestione equa degli spazi e dei servizi comuni (servizi igienici, spogliatoi, locali, spazi di stoccaggio), in modo che nessun operatore sia svantaggiato nell'esercizio delle sue operazioni di manutenzione. Nel caso in cui gli spazi necessari non siano disponibili, è necessario individuare un'area in cui installare dei bungalow e accedere alle reti (elettrica, idrica).

b) Gestione operativa:

iii. La nomina di un responsabile operativo del sito. Con il termine "sito" si intende l'officina ma anche gli spazi circostanti di proprietà del gruppo FS (ad esempio FS Sistemi Urbani). (l'art. 2 del regolamento definisce: 7) «ente controllante»: un ente o un'impresa che esercita direttamente o indirettamente il controllo su un operatore di un impianto di servizio e che è anche attivo e detiene una posizione dominante sui mercati dei servizi di trasporto ferroviario nazionali per i quali l'impianto è utilizzato o esercita direttamente o indirettamente il controllo su un operatore di un impianto di servizio e un'impresa ferroviaria che detengono una siffatta posizione,)

iv. Un coordinamento assicurato dal responsabile operativo del sito, incaricato di organizzare la ripartizione delle capacità e delle priorità, l'utilizzo di attrezzature specifiche (ad esempio: prenotazione di una fossa di manutenzione, utilizzo del carro ponte comune, utilizzo cala carrelli) e la gestione dei flussi dei treni (percorso che consente l'accesso al binario corretto e garantisce condizioni soddisfacenti di uscita dall'officina per ogni operatore);

v. *Inquadramento mediante un piano di prevenzione e clausole contrattuali appropriate, in particolare, oltre alla procedura di coordinamento delle norme di sicurezza relative alla protezione dei movimenti (binari/catenarie) e delle norme di coattività, opponibile a tutti gli utenti del sito, come già proposto da RFI, è necessaria anche una definizione delle condizioni di coordinamento tecnico: ad esempio, che le norme di utilizzo del carroponete (procedure, impatti sugli impianti) siano formalizzate; che il gestore del sito è chiaramente designato come responsabile di tale coordinamento*

SVI, in ogni caso, evidenzia che la coordinazione operativa deve essere intesa come un processo dinamico e continuo, e non come un mero adempimento formale o documentale. Essa richiede un'attività costante di verifica dell'effettiva applicazione delle procedure adottate, la presa in considerazione delle segnalazioni e delle esigenze che emergono dall'operatività quotidiana, nonché l'aggiornamento e l'evoluzione delle procedure e della documentazione tecnica. In tale ambito rientrano, a titolo esemplificativo, la gestione delle richieste degli utenti dell'impianto, la comunicazione tra i diversi soggetti coinvolti, l'organizzazione e la pianificazione delle attività di manutenzione delle installazioni e delle attrezzature comuni, nonché il monitoraggio periodico dell'adeguatezza delle soluzioni adottate rispetto alle esigenze operative effettive";

- *“[a]lla luce di tutte le considerazioni che precedono, SVI ritiene che la proposta di impegni modificata presentata da RFI, allo stato, non risolve i problemi ben evidenziati nell'avvio del procedimento avviato con Delibera ART n. 52/2025. In particolare, la proposta complessivamente non appare in grado di garantire, in tempi certi e con modalità operative chiare, l'accesso effettivo, non discriminatorio e funzionale all'impianto di manutenzione di Milano San Rocco, impianto che riveste per SVI un ruolo essenziale, in condizioni effettivamente compatibili con le esigenze operative del servizio svolto dalla Società. In particolare, il richiamo alle asserite esigenze di sicurezza sul lavoro risulta allo stato non dimostrato, traducendosi in una compressione dell'accesso che incide in maniera sproporzionata sulla possibilità per SVI di operare, soprattutto in qualità di nuovo entrante. Parimenti, la previsione di una ulteriore fase di osservazione e monitoraggio, oltre a non offrire soluzioni concrete ai problemi evidenziati, appare idonea a determinare un significativo rinvio temporale dell'accesso effettivo all'impianto, configurandosi come una misura di carattere dilatorio che rischia di perpetuare l'attuale situazione di incertezza e di preclusione operativa”;*
- *“SVI auspica pertanto che l'Autorità voglia orientare l'assetto finale degli impegni verso misure maggiormente concrete, tempestive e realmente pro-concorrenziali, capaci di incidere direttamente sulle modalità di allocazione e*

di utilizzo della capacità dell'impianto, superando l'attuale situazione di incertezza e di inefficienza operativa che ostacola l'ingresso e il pieno sviluppo di un operatore concorrente. SVI resta, in ogni caso, disponibile a collaborare con l'Autorità e con il Gestore nell'individuazione di soluzioni equilibrate e sostenibili, purché le stesse siano effettivamente in grado di garantire un accesso reale e contendibile all'impianto di Milano San Rocco, in coerenza con i principi del diritto eurounitario e con gli obiettivi di sviluppo di una concorrenza effettiva nel mercato dei servizi ferroviari di trasporto passeggeri”;

- VISTA** la nota prot. ART n. 9388/2026, dell'11 febbraio 2026, con cui a RFI sono state trasmesse le osservazioni di Italo;
- VISTA** la nota prot. ART n. 9679/2026, del 12 febbraio 2026, con cui a Italo è stato richiesto di rappresentare eventuali motivati elementi di riservatezza e/o segretezza del verbale dell'audizione e della nota di trasmissione delle osservazioni, rispettivamente acquisiti agli atti con prott. ART n. 6603/2026, del 29 gennaio 2026, e n. 9375/2026, dell'11 febbraio 2026, ai fini della successiva trasmissione al Gestore, per la formulazione di eventuali osservazioni e controdeduzioni;
- VISTA** la nota di riscontro di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 10643/2026, del 17 febbraio 2026;
- VISTA** la nota prot. ART n. 11243/2026, del 19 febbraio 2026, con cui a RFI sono state trasmesse le osservazioni di SVI;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 11292/2026, del 19 febbraio 2026, con cui RFI ha trasmesso le proprie controdeduzioni alle osservazioni di Italo e, in particolare, ha rappresentato che:
- “[c]on riguardo al rilievo sollevato in via preliminare dall'IF, si rappresenta che la prospettata attività di assessment è finalizzata al rilevamento e all'analisi di dati sull'utilizzo del centro di manutenzione ad opera di RFI, soggetto diverso rispetto alle imprese utilizzatrici. In quanto svolta da un soggetto d[iverso], tale attività non può ritenersi superflua per il solo fatto che alcune informazioni siano già state fornite dalle parti interessate. I dati raccolti nell'ambito dell'assessment sono, difatti, destinati a integrare e arricchire il quadro informativo disponibile, consentendo una valutazione più completa degli eventuali margini di efficientamento delle attuali modalità di fruizione dell'impianto, tanto da parte della Scrivente quanto dell'Autorità che ha avviato il procedimento. In tale prospettiva, la presenza dell'Autorità nell'attività di assessment appare auspicabile anche per RFI”;
 - “[n]ell'ambito delle proprie osservazioni, Italo asserisce altresì che la proposta di impegni presentata da RFI “ove ritenuta ammissibile” – seppur già dichiarata ammissibile da codesta Autorità con Delibera n. 147/2025 – per potere essere considerata “giuridicamente e sostanzialmente efficace” non dovrebbe avere

ad oggetto “la semplice esecuzione di un assessment” né esser priva della definizione puntuale delle modifiche da apportare al PIR, stante il rischio di risultare “generica” e “manifestamente inutile all’efficace perseguimento degli interessi tutelati dalla norma di cui si contesta la violazione”. In riscontro a ciò, appare opportuno evidenziare come gli impegni in questione siano strutturati, come noto, in tre punti e che le richiamate “puntuali modifiche ai capitoli 4 e 7 del PIR e [nel]l’elaborazione di un’appendice al capitolo 4, strutturata sotto forma di procedura operativa” (che costituiscono il punto 1.2) della suddetta proposta) siano già state definite e inserite nella prima bozza di PIR 2027 pubblicata a giugno 2025 – a cui l’impresa ha, peraltro, presentato le proprie osservazioni – per poi confluire nel PIR 2027 pubblicato nel mese di dicembre 2025. Pertanto, non può che contestarsi integralmente il rilievo dell’IF”;

- *“[i]n merito a quanto rilevato, invece, relativamente all’articolazione dei turni di utilizzo in fasce orarie, giova precisare come RFI sia ben consapevole che la collocazione temporale dei turni non risulti indifferente per le imprese interessate allo svolgimento delle attività di manutenzione e, invero, proprio tenendo conto di tali esigenze la Scrivente aveva suggerito l’articolazione degli stessi contenuta nella propria originaria proposta di impegni. Ad ogni modo, in caso di approvazione degli impegni, nelle proprie valutazioni RFI terrà opportunamente conto, oltre agli esiti dell’attività di assessment, anche di tale circostanza”;*
- *“[i]talo osserva, infine, che “la questione sostanziale di cui l’Autorità è investita attiene pur sempre all’allocazione della capacità di impianto e ad una condizione di insufficiente capacità dello stesso nonché all’individuazione delle necessarie iniziative per farvi fronte” e, in particolare, che “sarà necessario individuare soluzioni alternative di carattere strutturale””;*
- *“[c]on riferimento a tale ulteriore profilo, appare opportuno sottolineare come il procedimento sanzionatorio in corso riguardi uno specifico centro di manutenzione e la contestazione di una determinata condotta consistente, come noto, nel mancato impegno di RFI a conciliare in misura ottimale tutte le richieste di accesso pervenute, nonché nella mancata comunicazione all’Autorità ai sensi della Misura 8.2 della Delibera ART 130/2019. Sul punto, occorre tuttavia rilevare come le considerazioni formulate dall’IF trascendano il perimetro del presente procedimento, proiettando la questione su un piano di carattere sistematico che non può trovare adeguata sede nell’ambito della vicenda in esame. Le argomentazioni dell’impresa circa l’opportunità di attuare interventi di carattere strutturale, infatti, potrebbero, al più, assumere rilievo in una prospettiva di modifica della regolazione di settore, non potendo essere assunti, ad avviso della Scrivente, quali parametro di valutazione degli impegni nell’ambito del presente procedimento, né potendo incidere sul giudizio circa la loro idoneità a rimuovere le criticità oggetto di contestazione. D’altronde, è circostanza pacifica che il vigente quadro normativo-regolatorio non pone in capo all’operatore d’impianto oneri di investimento per potenziare gli impianti*

gestiti, tantomeno in occasione della formulazione di proposte alternative a cui fa riferimento l'art. 12 par. 2 e 3, del Regolamento (UE) 2177/2017 richiamato dall'IF";

- *"[l]a proposta di impegni presentata da RFI può legittimamente ritenersi, con riferimento al punto 1.1), soddisfattiva dell'interesse della società SNCF Voyages Italia S.r.l., la quale ha difatti formalmente accettato la proposta di capacità all'interno del centro di manutenzione di Milano Porta Garibaldi (San Rocco) formulata dalla Scrivente compatibilmente con i vincoli rappresentati dalla capacità già assegnata ad altra IF titolare di Accordo Quadro; al contempo si rileva, come già precisato in precedenza, che RFI ha tempestivamente provveduto alla prospettata revisione delle pertinenti previsioni del PIR di cui al punto 1.2) della proposta di impegni, e che le stesse sono state prontamente pubblicate nel PIR 2027; con riferimento al punto 1.3) della proposta si rappresenta, infine, che laddove gli impegni presentati da RFI dovessero venire approvati, l'attività di assessment ivi dettagliata condurrà alla raccolta e all'analisi di dati utili che, una volta disponibili, consentiranno di garantire il più efficiente utilizzo possibile dei centri di manutenzione gestiti da RFI";*

VISTA

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 14586/2026, del 6 marzo 2026, con cui RFI ha trasmesso le proprie controdeduzioni alle osservazioni di SVI e, in particolare, ha rappresentato che:

- *"[i]n via preliminare, si precisa che le presenti deduzioni sono limitate ai soli profili effettivamente pertinenti alle modifiche accessorie agli impegni";*
- *"[i]n merito al mancato contraddittorio in sede di coordinamento fra richieste confliggenti, si rappresenta che l'interpretazione delle norme richiamate (i.e. art. 3 della Direttiva c.d. "Recast" e art. 10 del Regolamento (UE) 2177/2017, di seguito "Regolamento") non trova alcun riscontro nel dato normativo eurounitario. Le disposizioni in esame, difatti, non prevedono alcun obbligo procedimentale strutturato in termini di contraddittorio, né prescrivono forme tipizzate di confronto imponendo un meccanismo collegiale o simultaneo tra tutti gli attori coinvolti. La normativa eurounitaria richiede sì l'attivazione di un processo funzionale alla gestione dei conflitti di capacità "attraverso la discussione e il coordinamento con i richiedenti", ma non anche l'instaurazione di un contraddittorio in senso tecnico-procedimentale tra tutti i soggetti potenzialmente interessati";*
- *"[l]a proposta di impegni dichiarata ammissibile da codesta Autorità – e di cui in questa sede si discutono le modifiche accessorie – non appare, dunque, in alcun modo in contrasto con il quadro normativo e regolatorio di riferimento. Le osservazioni di SVI muovono, difatti, da un evidente equivoco ricostruttivo";*
- *"[l]a fase di assessment prevista negli impegni non si identifica né intende sostituire la procedura di coordinamento disciplinata dall'art. 10 del Regolamento, la quale opera nell'ambito della gestione delle richieste di capacità confliggenti. Nel caso di specie, la previsione di una fase di raccolta ed*

elaborazione di elementi informativi, seguita da un confronto con le imprese interessate, risponde alla diversa finalità di individuare i possibili margini di efficientamento delle attuali modalità di fruizione dell'impianto di Milano Porta Garibaldi (San Rocco). Non può, inoltre, condividersi l'assunto secondo cui l'assenza di una predeterminazione delle modalità del confronto equivarrebbe all'assenza del confronto stesso fra le parti coinvolte. Gli impegni prevedono espressamente lo svolgimento di appositi incontri con le imprese interessate, con possibilità di coinvolgimento dell'Autorità ove ritenuto opportuno. La definizione delle concrete modalità organizzative del confronto rientra nella discrezionalità tecnica e gestionale di RFI e dovrà essere calibrata in funzione della natura e della complessità degli elementi informativi emersi nel corso della fase di monitoraggio";

- *"[p]arimenti infondata è la qualificazione della fase in questione come dilatoria: gli impegni individuano una durata definita della fase di monitoraggio (i.e. sessanta giorni) e prevedono espressamente che il confronto con le imprese si svolga entro un termine circoscritto (i.e. trenta giorni). La scansione temporale è, pertanto, puntualmente delimitata e incompatibile con qualsiasi ipotesi di indeterminatezza o rinvio sine die";*
- *"[s]orprende, inoltre, che l'IF rilevi che "un nuovo periodo di raccolta di elementi informativi non può – proprio per sua natura – essere considerato idoneo a rolvere le criticità sollevate nel procedimento sanzionatorio" dal momento che, come noto, l'attività di assessment costituisce solo una parte di uno dei tre punti in cui è strutturata la proposta di impegni formulata da RFI. Per ciò che concerne gli altri due, giova ricordare (i) come la proposta di impegni possa legittimamente ritenersi, con riferimento al punto 1.1), soddisfattiva dell'interesse di SVI, la quale ha difatti formalmente accettato la proposta di capacità ivi formulata e (ii) con riferimento al punto 1.2), che RFI ha tempestivamente provveduto alla prospettata revisione delle pertinenti previsioni del PIR";*
- *"SVI asserisce che l'articolazione in turni di utilizzo porterebbe ad una cristallizzazione del principio per il quale una IF otterrebbe il diritto a un utilizzo esclusivo del centro di manutenzione. Sul punto, occorre precisare come la ratio della soluzione prospettata nell'originaria proposta di impegni di RFI (i.e. turni della durata di sei ore) perseguisse proprio l'obiettivo di evitare che un'unica IF potesse vedersi assegnata la totalità della capacità di impianto nella macro-fascia (giorno/notte) di interesse per la tipologia di traffico effettuato. La Scrivente ha, successivamente, apportato modifiche accessorie agli impegni sulla base di quanto emerso in sede di market test tenendo conto, in particolare, dei rilievi mossi circa l'inadeguatezza tecnica degli slot proposti per lo svolgimento delle attività manutentive. Non risulta, pertanto, chiaro quale sia in concreto il profilo di criticità individuato da SVI, né quale diversa configurazione operativa venga prospettata in alternativa per i casi di impossibilità di utilizzo simultaneo dell'impianto";*

- “[p]er ciò che concerne, invece, l’utilizzo dei criteri di priorità, posto che anche in questo caso i rilievi di SVI appaiono trascendere l’oggetto della presente fase procedimentale (i.e. modifiche accessorie agli impegni di RFI), appare opportuno evidenziare come le osservazioni formulate dall’IF non colgano nel segno. Non sussiste, difatti, alcuna contraddizione riguardante l’applicazione, da parte dei RFI, dei criteri per l’assegnazione della capacità in fase di richiesta di Accordo Quadro. Il fatto che l’assegnazione avvenga – come rappresentato dalla Scrivente nel presente procedimento e come puntualmente richiamato da SVI nelle proprie osservazioni – “mediante l’utilizzo [de]i criteri attualmente previsti al par. 4.6.2 del PIR” è da intendersi nel senso, del tutto lineare, che trovano applicazione i criteri vigenti al momento della relativa richiesta e assegnazione di capacità. Il riferimento all’assetto attuale non cristallizza i criteri oggi in essere, ma richiama il principio generale di applicazione della disciplina pro tempore vigente. Ne consegue che ove il quadro regolatorio dovesse modificarsi – anche per effetto di eventuali determinazioni adottate in altri procedimenti – l’assegnazione avverrebbe sulla base dei criteri in quel momento previsti dal PIR”;
- “[a]nche il richiamo alla garanzia del principio della “possibilità di modifica di capacità assegnata in Accordo Quadro, al fine di non considerarla come un diritto di esclusiva” non pare cogliere nel segno dal momento che lo stesso è già espressamente previsto nel quadro normativo-regolatorio e che gli impegni di RFI non intendono in alcun modo metterlo in discussione”;
- riguardo alla durata dei turni di manutenzione e alla necessità che siano notturni “si rileva che risultano omessi elementi essenziali ai fini di una compiuta e analitica valutazione da parte di RFI, la quale, in assenza di un quadro informativo completo, non può utilmente esprimersi nel merito e non può che richiamare quanto già dedotto sul tema della durata dei turni di utilizzo in sede di controdeduzioni alle osservazioni alla proposta di impegni”;
- “[p]er quanto concerne le lamentate criticità operative derivanti da ritardi nell’accesso all’impianto di Milano Porta Garibaldi (San Rocco), si evidenzia come proprio al fine di ovviare a tali problematiche RFI abbia proposto nei propri impegni l’attività di monitoraggio volta a tracciare l’effettivo utilizzo del centro di manutenzione in questione da parte delle imprese ferroviarie, con conseguenti riflessi sulla determinazione dell’estensione temporale dei turni di utilizzo”;
- “[s]ul tema dell’utilizzo simultaneo dell’impianto di manutenzione oggetto del presente procedimento, in primo luogo occorre respingere fermamente l’affermazione secondo cui RFI avrebbe fornito una risposta generica e non adeguatamente motivata. La Scrivente, al contrario, ha puntualmente illustrato le specifiche esigenze di sicurezza che non consentono lo svolgimento simultaneo di attività manutentive da parte di due imprese ferroviarie diverse, evidenziandone i connessi profili operativi. Ciò chiarito, si rappresenta che la valutazione effettuata da RFI si è necessariamente fondata sulla situazione

concreta esistente al momento della richiesta di accesso, con esclusivo riferimento ai profili di sicurezza allora rilevabili. Né risulta possibile esprimersi, in questa sede, sulla diversa ipotesi – prospettata peraltro in via astratta e che ha come presupposto decisioni di carattere organizzativo/industriale di esclusiva spettanza degli operatori ferroviari – che più imprese si avvalgano del medesimo soggetto manutentore”;

- *“[q]uanto all’asserita disponibilità di SVI alla realizzazione di investimenti finalizzati al potenziamento della capacità del centro di manutenzione oggetto del procedimento, in disparte le valutazioni relative all’effettiva sussistenza di spazi su cui realizzare interventi di ampliamento dell’impianto, in questa sede appare necessario osservare come, anche laddove l’IF effettuasse un investimento di tal tipo su un centro gestito da RFI, quest’ultima non potrebbe fornire garanzie “certe, stabili e giuridicamente vincolanti in ordine all’effettivo accesso all’impianto”. Difatti, come noto, il vigente quadro normativo-regolatorio comporta l’apertura di un coordinamento in caso di richieste confliggenti afferenti al medesimo centro di manutenzione nella stessa fascia oraria, non essendo possibile riservare alcuna prelazione o diritto di esclusiva all’impresa che realizzi investimenti su asset che rimangono nella disponibilità di RFI e che, nel caso di specie, continuerebbe a ricoprire il ruolo di operatore di impianto”;*
- *“[r]elativamente ai punti 1 e 2 del paragrafo in questione [i.e. “Su eventuali soluzioni alternative, ndr”], non risulta possibile formulare osservazioni dal momento che i dettagli temporali delle fasce di manutenzione sono omissati. Al riguardo, si conferma comunque che tali esigenze potranno essere oggetto di rappresentazione, in caso di auspicata approvazione dei presenti impegni, nella prospettata fase di confronto con le varie imprese interessate all’utilizzo del centro di manutenzione oggetto del procedimento”;*
- *“[q]uanto al punto 3, nel ribadire che l’utilizzo simultaneo da parte di più IF non è possibile per ragioni legate alla sicurezza sul lavoro, si evidenzia come le soluzioni prospettate non appaiano idonee a superare le limitazioni infrastrutturali puntualmente rappresentate nella nota RFI Prot. RFI-AD-ARA\PEC\P\2025\0000428 dell’11 dicembre scorso”;*
- *“[d]ifatti, il “coordinamento a monte” riguarderebbe unicamente una gestione degli spazi – non regolati – afferenti alle operazioni di manutenzione e dislocati, peraltro, al di fuori del perimetro dell’impianto di Milano Porta Garibaldi (San Rocco), da intendersi quale area deputata allo svolgimento di un servizio extra-PMdA. La fase di “gestione operativa”, deputata ad un responsabile operativo del sito, appare del tutto generica e non argomentata e non si comprende come – mediante una mera ripartizione della capacità, delle priorità di utilizzo delle attrezzature e della gestione dei flussi dei treni – possa superare i prospettati vincoli infrastrutturali dell’impianto che ne impediscono un utilizzo simultaneo da parte di due IF. Anche il riferimento a “procedure di coordinamento delle norme di sicurezza” risulta generico e non presenta riferimenti concreti al caso*

in esame”;

VISTA la nota prot. ART n. 15883/2026, del 12 marzo 2026, con cui a RFI sono state chieste informazioni e documentazione;

VISTA la nota di riscontro di RFI, acquisita agli atti con prot. ART n. 16315/2026, del 13 marzo 2026, nella quale il Gestore ha rappresentato che:

- “[i]n data 10 febbraio u.s. RFI ha organizzato un incontro con le IF SVI e Italo NTV per analizzare congiuntamente taluni rilievi relativi al centro di Milano Porta Garibaldi, sollevati dalla prima IF a seguito dell’avvio delle proprie attività nell’impianto in parola”;
- “[i]n particolare, SVI aveva lamentato: (i) ritardi nell’ingresso al Centro attribuendoli al piano di manovra predisposto da RFI e, (ii) limitatamente alla giornata del 18 gennaio u.s., la presenza nell’impianto di un treno di NTV oltre l’orario del suo turno di utilizzo”;
- “[r]iguardo alla prima doglianza, dopo aver rappresentato che il piano di manovra predisposto da RFI è volto a minimizzare il numero di manovre necessarie per l’avvicendamento delle imprese nell’impianto e garantisce l’ingresso di SVI entro le ore 8.00, è stato chiarito all’IF che i lamentati ingressi in ritardo erano da addebitarsi al mancato rispetto, da parte della stessa, di quanto previsto dal prospetto M53 manovra integrato, e segnatamente alla comunicazione in ritardo del “pronti” a iniziare la manovra. A tal proposito, SVI ha rappresentato di non essere in possesso di tale documento e dunque RFI ha provveduto a ritrasmetterlo, avendolo già debitamente inviato in data 12 dicembre u.s. in occasione dell’entrata in vigore del nuovo orario di servizio”;
- “[m]uovendo dal puntuale episodio verificatosi in data 18 gennaio u.s., invece, RFI, oltre ad aver invitato le IF al rispetto dei turni di utilizzo di competenza, ha ribadito l’impossibilità di contemporanea presenza nell’impianto da parte di due IF per ragioni di sicurezza sul lavoro. Conseguentemente, tra i partecipanti all’incontro è stato convenuto di prevedere delle apposite misure operative da seguire laddove, per esigenze straordinarie, impreviste o non procrastinabili, un’IF non fosse in grado di rispettare gli orari programmati di accesso e permanenza, determinando una potenziale interferenza con l’attività di un’altra IF”;
- “[g]iova precisare, in conclusione, che a seguito dell’incontro non sono pervenute ulteriori doglianze da parte di SVI in merito a tali tematiche che, dunque, devono ritenersi risolte”;

VISTA la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;

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

1. nelle proprie osservazioni sulla proposta originale di impegni, acquisite agli atti con prot. ART n. 81204/2025, Italo, in primo luogo, lamenta l’inadeguatezza tecnica dei turni da sei ore e, in relazione a tale doglianza, supportata da

- quanto rappresentato da Alstom e da SVI nel corso delle rispettive audizioni (cfr., rispettivamente, prott. ART n. 94204/2025 e n. 6603/2026), RFI ha proceduto ad apportare modifiche accessorie alla propria proposta di impegni;
2. con riferimento, invece, all'asserito contrasto degli impegni che RFI si è assunta rispetto all'accordo quadro stipulato con Italo, rileva, innanzitutto, la circostanza che in tale accordo sia specificato che *"lo strumento dell'Accordo Quadro non deve ostacolare l'utilizzo dell'infrastruttura da parte di altri richiedenti"* e sia prevista la possibilità che la capacità assegnata sia oggetto di modifiche in caso di adozione di provvedimenti dell'Organismo di regolazione, nel rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione;
 3. anche l'osservazione relativa alla mancata valutazione di alternative non coglie nel segno, in quanto, come correttamente osservato da RFI, *"soluzioni di carattere organizzativo, laddove adottabili, sono sempre da preferirsi rispetto a misure di carattere strutturale, così come peraltro espressamente confermato dall'art. 10 co. 3 del Regolamento (UE) 2177/2017"* (cfr. prot. ART n. 98931/2025); e, d'altronde, che la valutazione di alternative valide costituisca soltanto l'*extrema ratio* è chiarito, *per tabulas*, dall'articolo 12 del regolamento di esecuzione (UE) 2177/2017, laddove si prevede che tale valutazione congiunta sia da effettuarsi solo laddove *"una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari non può essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento"*;
 4. con riferimento alla contestazione che il *"processo di assessment dell'attuale utilizzo del centro di manutenzione"* finalizzato all'individuazione di *"eventuali margini di efficientamento delle attuali modalità di fruizione dell'impianto"* (cfr. prot. ART n. 98931/2025), non costituisca un idoneo *quid pluris* valutabile al fine dell'approvazione definitiva della proposta di impegni, rileva, innanzitutto, la circostanza che la proposta di impegni deve essere valutata organicamente nel suo complesso rispetto alla sua finalità, e non in maniera parcellizzata, separandone gli elementi costitutivi, e che, a tal proposito, la stessa include l'assunzione di obblighi ulteriori, funzionali al più efficace perseguimento degli interessi tutelati dalla disciplina in tema di accesso agli impianti di servizio: ad esempio in relazione alla introduzione di descrizioni maggiormente accurate e approfondite degli impianti di manutenzione dalla stessa gestiti, allo scopo di meglio consentire alle imprese ferroviarie di illustrare le proprie esigenze manutentive, in un'ottica di razionalizzazione dell'offerta di capacità, e alla condivisione con l'Autorità di informazioni funzionali allo svolgimento delle funzioni di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura in materia di assegnazione di spazi presso gli impianti di servizio. Al riguardo si deve inoltre sottolineare che la proposta contiene un processo di risoluzione dei conflitti che va oltre quanto previsto dall'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, consistente nel menzionato processo di *assessment*, che ha come fine la determinazione dell'estensione temporale dei turni di utilizzo del centro di manutenzione oggetto del presente

procedimento, attraverso il monitoraggio delle attività propedeutiche all'entrata e all'uscita e all'hand-over tra imprese e nello specifico:

- l'orario, programmato e reale, di arrivo in stazione del materiale rotabile destinato al centro di manutenzione;
- l'orario di ingresso del materiale rotabile nel centro di manutenzione;
- la durata delle attività manutentive;
- l'orario di uscita del materiale rotabile dal centro di manutenzione.

Gli elementi informativi raccolti nella fase di monitoraggio saranno, successivamente, oggetto di una fase di confronto con le imprese interessate anche sotto l'egida dell'Autorità. Tra l'altro, sulla base della disamina della documentazione raccolta nel corso del procedimento dagli Uffici dell'Autorità (cfr. prott. ART n. 93466/2025, n. 99798/2025, e n. 101622/2025), emergono margini di efficientamento nell'utilizzo del centro di manutenzione di Milano San Rocco, ferme restando le valutazioni di pertinenza di RFI, in qualità di gestore dell'impianto di servizio, al quale l'Autorità non può sostituirsi nell'esercizio delle proprie competenze;

5. con riferimento alle osservazioni di SVI, in primo luogo, il Vettore lamenta che la capacità assegnata, in via di prima attuazione, da RFI non sia congruente con la propria richiesta originale; tuttavia, fermi restando gli esiti del "*processo di assessment dell'attuale utilizzo del centro di manutenzione*", oggetto della modifica accessoria degli impegni di RFI, l'assegnazione di fasce orarie, anche non esattamente corrispondenti alle richieste di SVI, è idonea a determinare il venire meno della contestazione originariamente formulata nei confronti del Gestore, conformemente a quanto previsto dall'articolo 10, comma 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, che espressamente include la possibilità di proporre orari alternativi fra le opzioni che il gestore dell'impianto di servizio deve prendere in considerazione per soddisfare le eventuali richieste confliggenti di accesso ricevute;
6. al riguardo rileva inoltre che oggetto del presente procedimento – e, correlativamente, criterio per la valutazione della cessazione della condotta contestata – è costituito dalla richiesta di capacità originaria di SVI e che, fatto salvo quanto si dirà infra in materia di sicurezza sul lavoro, in ogni caso, la normativa vigente prevede l'obbligo di compatibilizzazione, nella misura del possibile, delle richieste di capacità indicando, fra i criteri di priorità da utilizzare, sia i contratti esistenti – e, nel caso di specie, quello stipulato da Italo –, sia le tracce ferroviarie già assegnate in relazione ai servizi richiesti, sia la presentazione tempestiva delle richieste (cfr. l'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2177/2017);
7. con riferimento alle osservazioni puntuali di SVI relative alle modifiche proposte nella bozza di PIR 2027 di RFI, ferme restando le controdeduzioni del GI sul punto (cfr. prot. ART n. 98931/2025), si rappresenta come la sede naturale e appropriata per la trattazione di tale tematica sia la procedura periodica di revisione del Prospetto informativo della rete, nel corso della

quale anche SVI può formulare rilievi, che potranno essere oggetto di valutazione del Gestore e anche, eventualmente, dell’Autorità; d’altra parte compito dell’Autorità è garantire che, in caso di “conflitti fra diverse richieste” di accesso ai centri di manutenzione, ai richiedenti sia assicurata “una parte adeguata della capacità” (cfr. l’articolo 13, comma 7, del decreto legislativo 112/2015), con la conseguenza che Italo non può far valere un legittimo affidamento in ordine all’immodificabilità dell’accordo quadro stipulato, ove mutino, con la presenza di un nuovo concorrente, le circostanze di fatto nel cui contesto tale accordo è stato concluso, fermo restando che, comunque, nell’accordo quadro trasmesso agli Uffici dell’Autorità non è disciplinato in maniera specifica il turno orario di utilizzo del centro di manutenzione da parte di Italo (cfr. prot. ART n. 93466/2025), essendo l’indicazione precisa della fascia oraria presente solo nella “nota a piè di pagina 40 dell’All. 2 “Servizi” del Contratto di Utilizzo relativo all’O.d.S. 2025-2026” (cfr. prot. ART n. 16315/2026);

8. con riferimento alle modalità di svolgimento del processo di coordinamento, si osserva che né la normativa né la regolazione tipizzano puntualmente le forme di confronto, che sono, invece, lasciate alla discrezionalità di RFI, nella qualità di gestore dell’infrastruttura – e, quindi, nell’esercizio delle sue competenze in materia di funzioni essenziali –, nonché di gestore dell’impianto di servizio per cui è procedimento; l’Autorità, al riguardo, può intervenire per dettare prescrizioni in materia di Prospetto informativo della rete e per prevenire trattamenti ingiusti, discriminazioni, distorsioni del mercato e, in generale, reprimere violazioni della normativa in materia di accesso e utilizzo dell’infrastruttura e dei servizi connessi;
9. per quanto riguarda la richiesta del Vettore di assicurare “*la simultanea coabitazione e la parallela attività di manutenzione di più operatori nello stesso sito*” (cfr. prot. ART n. 81669/2025), reiterata peraltro anche in interlocuzioni successive (cfr. prot. ART n. 6603/2026 e n. 9375/2026), si osserva che incombe su RFI, nella sua qualità di gestore del centro di manutenzione, la valutazione della compatibilità degli spazi e delle attrezzature per l’effettuazione delle attività di manutenzione sulle varie tipologie di rotabili, conformemente a quanto stabilito dal decreto legislativo 81/2008; tra l’altro nel “verbale di coordinamento” relativo a un incontro con SVI e Italo, sottoscritto anche dalle IF, si conveniva che “*nessuna attività potrà avere inizio in condizioni di contemporaneità*” (prot. ART 16315/2026);
10. al riguardo, posto che, in ogni caso, Alstom, in qualità di soggetto responsabile della manutenzione certificato, ha confermato la sussistenza di “*difficoltà nella manutenzione parallela di treni di operatori diversi*” (cfr. prot. ART n. 94204/2025), le argomentazioni svolte da RFI per escludere la compatibilità di una “*simultanea coabitazione*” appaiono motivate e ragionevoli, né SVI ha dimostrato come ad esse possa imputarsi uno sproporzionato “*effetto restrittivo che riduce artificialmente la capacità disponibile del sito e,*

- conseguentemente, ne limita l'accesso, in particolare a danno dei nuovi entranti", ove si consideri che gli aspetti illustrati da RFI attengono alla tutela del bene giuridico, di rango costituzionale, costituito dalla salute sui luoghi di lavoro, esigenza rispetto alla quale risulta certamente recessivo l'interesse di diversi operatori di avere accesso contemporaneo al centro di manutenzione;*
11. neppure rileva il richiamo di SVI ad asserite e generiche *"prassi operative diffuse a livello europeo"* (prot. ART n. 9375/2026), in assenza di qualsivoglia elemento a supporto della sovrapposibilità delle caratteristiche dei centri di manutenzione stranieri presso cui si svolgerebbero operazioni di manutenzione contemporanee su materiale rotabile appartenente ad operatori diversi con quelle del centro per cui è procedimento e in assenza di valutazioni relative alla diversità di prassi e normative in materia di sicurezza sul lavoro fra i diversi Paesi membri;
 12. parimenti, in considerazione della durata minima dei turni di manutenzione, su cui Italo, Alstom e SVI concordano (cfr., rispettivamente, prott. ART n. 81204/2025, n. 94204/2025, e n. 6603/2026), non può essere considerata dirimente l'osservazione che l'articolazione in turni di utilizzo cristallizzerebbe l'uso esclusivo della capacità di manutenzione negli orari notturni di un solo operatore da parte di una sola impresa ferroviaria, posto che un'articolazione diversa dei turni si tradurrebbe nella messa a disposizione delle imprese ferroviarie di finestre temporali troppo brevi per poter essere utilmente sfruttate e che, comunque, in presenza di richieste confliggenti, la stessa normativa vigente prevede l'obbligo di compatibilizzazione, nella misura del possibile, delle richieste di capacità, tenendo anche conto che, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2177/2017, possono essere utilizzati come criteri di priorità, nell'ambito della procedura di coordinamento, sia i contratti esistenti, sia le tracce ferroviarie già assegnate in relazione ai servizi richiesti, sia la presentazione tempestiva delle richieste. Tra l'altro nell'assegnazione di capacità, accettata dall'impresa ferroviaria, sono state sinora ragionevolmente considerate le esigenze di accesso di SVI compatibilmente con il quadro normativo e regolatorio vigente, né vi è motivo perché ciò non avvenga in sede di esecuzione dell'impegno di RFI;
 13. né è dirimente la prospettazione di possibili alternative, sia nelle osservazioni relative alla proposta di impegni originaria sia in quelle relative alle modifiche accessorie (cfr. prott. ART n. 81669/2025 e n. 9375/2026), in quanto la valutazione dell'Autorità sull'accogliibilità della proposta di impegni si incentra su quanto concretamente formulato dal soggetto proponente; è sufficiente che, nella valutazione dell'Autorità, la proposta di impegni meglio assicuri il perseguimento degli interessi tutelati dalle norme di cui si contesta la violazione rispetto alla prosecuzione, in via ordinaria, del procedimento sanzionatorio, affinché tale proposta sia approvata definitivamente;

RITENUTO

pertanto, che gli impegni sopra indicati, presentati con la nota acquisita al prot. ART

n. 49573/2025, del 23 maggio 2025, come chiariti con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66157/2025, del 31 luglio 2025, e come successivamente modificati, a seguito della consultazione di cui all'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 98931/2025, dell'11 dicembre 2025, siano effettivamente idonei a perseguire efficacemente gli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza, in quanto:

- RFI ha posto fine agli effetti della violazione contestata, avendo proposto a SVI fasce orarie di accesso al centro di manutenzione, conformi a quanto stabilito dall'articolo 10, comma 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, che espressamente include la possibilità di proporre orari alternativi fra le opzioni che il gestore dell'impianto di servizio deve prendere in considerazione per soddisfare le eventuali richieste confliggenti di accesso ricevute;
- la Società si è, altresì, impegnata a descrivere in maniera maggiormente approfondita i propri impianti di manutenzione, allo scopo di meglio consentire alle imprese ferroviarie di illustrare le proprie esigenze manutentive, in un'ottica di razionalizzazione dell'offerta di capacità, e a condividere con l'Autorità informazioni funzionali allo svolgimento delle funzioni di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura in materia di assegnazione di spazi presso gli impianti di servizio;
- RFI, infine, ha proposto di effettuare un processo di *assessment*, che va oltre quanto previsto dall'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, finalizzato a individuare "*eventuali margini di efficientamento delle attuali modalità di fruizione dell'impianto*" (cfr. prot. ART n. 98931/2025), idoneo a produrre effetti pro-concorrenziali sull'accesso;
- con riferimento alle tempistiche del processo di *assessment* indicato nella proposta di impegni appare congruo disporre che lo stesso prenda avvio entro 15 giorni decorrenti dalla data di notifica del presente provvedimento, che a tal fine sia definito un cronoprogramma da trasmettere agli Uffici dell'Autorità, e che gli esiti del processo unitamente ad una copia di tutta la documentazione dell'attività di monitoraggio e di confronto con le imprese venga trasmessa all'Autorità, entro 10 giorni dal termine di tali attività;

RITENUTO

conseguentemente, di approvare, rendendoli obbligatori per Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 18, commi 1 e 2, del regolamento sanzionatorio, gli impegni contenuti nella sopracitata nota acquisita agli atti con prot. ART n. 98931/2025, dell'11 dicembre 2025, fissando altresì specifiche tempistiche relative all'avvio del processo di *assessment* ivi indicato e alla comunicazione degli esiti dello stesso;

DATO ATTO

che, in esito all'approvazione dei suddetti impegni, deve ritenersi conclusa la trattazione della contestazione relativa alla violazione delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di

accesso agli impianti di servizio, contestata, con riferimento all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, con la delibera n. 52/2025, di avvio del presente procedimento;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. per le considerazioni di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamate, sono approvati e, per gli effetti, resi obbligatori, ai sensi dell'articolo 18, commi 1 e 2, del regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità, gli impegni presentati da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con la nota prot. ART n. 49573/2025, del 23 maggio 2025, come chiarita con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 66157/2025, del 31 luglio 2025, e come successivamente modificata, a seguito della consultazione di cui all'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 98931/2025, dell'11 dicembre 2025, in relazione alla violazione delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019, in materia di accesso agli impianti di servizio, contestata, con riferimento all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi, con la delibera n. 52/2025, di avvio del presente procedimento;
2. è disposta la pubblicazione, con *omissis*, sul sito *web* istituzionale dell'Autorità della proposta di impegni di cui alla nota acquisita agli atti con prot. ART n. 98931/2025, dell'11 dicembre 2025, resa obbligatoria ai sensi del punto 1;
3. è chiuso, senza l'accertamento dell'infrazione, il procedimento sanzionatorio avviato, con la delibera n. 52/2025, del 19 marzo 2025, 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 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi;
4. con riferimento alle tempistiche del processo di *assessment* indicato nella proposta di impegni, lo stesso deve essere avviato entro 15 giorni decorrenti dalla data di notifica della presente delibera e a tal fine RFI deve definire un cronoprogramma da trasmettere agli Uffici dell'Autorità; gli esti del processo unitamente ad una copia di tutta la documentazione dell'attività di monitoraggio e di confronto con le imprese deve essere trasmessa all'Autorità, entro 10 giorni dal termine di tali attività;
5. qualora Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. contravvenga agli impegni assunti come nella proposta di cui al punto 1, o non rispetti le tempistiche di cui al punto 4, o il presente provvedimento si fondi su informazioni incomplete, inesatte o fuorvianti fornite dalla Società, l'Autorità riavvierà il procedimento sanzionatorio secondo le procedure ordinarie e provvederà all'avvio di un ulteriore procedimento sanzionatorio conseguente alla suddetta violazione, oltre alla possibile adozione, qualora ne sussistano i presupposti, dei provvedimenti anche di natura cautelare di cui all'articolo 37, comma 3, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;

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

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

Torino, 17 aprile 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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