

Affari Regulatori e Antitrust

Il Responsabile

Spett.le

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI
TRASPORTI

Ufficio Vigilanza e Sanzioni

c.a. Responsabile del procedimento

Dott. Ernesto Pizzichetta

Oggetto: Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 52/2025 – Controdeduzioni di RFI alle osservazioni pervenute in sede di *market test* e conseguenti modifiche accessorie della proposta di impegni dichiarata ammissibile con Delibera n. 147/2025.

Facendo seguito alla pubblicazione sul sito *web* di codesta Autorità delle osservazioni trasmesse dalle società Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito “Italo”) e SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito “SVI”) relativamente alla proposta di impegni presentata da RFI nell’ambito del procedimento sanzionatorio in oggetto e dichiarata ammissibile con Delibera ART n. 147/2025, si formulano, per economia procedimentale, unicamente controdeduzioni volte a fornire un riscontro puntuale alle osservazioni relative al contenuto degli impegni e conseguenti modifiche accessorie agli stessi.

Osservazioni pervenute da Italo

1. *Inadeguatezza tecnica dei turni da sei ore*
2. *Contrasto con gli accordi vigenti*

Con 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,

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all’attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell’art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.536.472.466,00 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





adeguato alle esigenze manutentive manifestate dall'impresa e in linea con l'attuale occupazione dell'impianto di Milano Porta Garibaldi (S. Rocco).

La 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.

Ferme 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 [REDACTED] 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.

3. *Mancata valutazione di alternative*

Italo 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.

In 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.

4. *Inammissibilità della modifica degli Accordi Quadro*

Con 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).

Osservazioni pervenute da SVI

1. *Sulla proposta avanzata da RFI per il Servizio Annuale 2025 ripresa nell'impegno 1.1)*

Premesso 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.

2. *Osservazioni di SVI sul punto (i) dell'impegno 1.2) di RFI*

Per 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.

Va 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*”.

3. *Osservazioni di SVI sul punto (ii) dell'impegno 1.2) di RFI*

Con 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.

Quanto 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.

Per 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.

Per 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.)

In 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.



Ad 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.

Da 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.

Alla luce di tutto quanto sopra rappresentato, lo scrivente Gestore intende avvalersi della facoltà di introdurre modifiche accessorie al paragrafo 1.3) della proposta di impegni dichiarata ammissibile da codesta Autorità con Delibera n. 147/2025, così come previsto dall'art. 17 co. 5 del *Regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell'Autorità*.

Per agevolare la consultazione della proposta di modifiche accessorie si riporta di seguito il testo integrale degli impegni sottoposti a *market test* con evidenza, in formato revisione, delle modifiche e integrazioni apportate.

IMPEGNO PROPOSTO

- 1.1) RFI, tenuto conto delle esigenze da ultimo espresse dall'IF con la nota del 2 aprile u.s., in data 17 giugno 2025 ha formulato a SVI una proposta di capacità 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.
- 1.2) Fermo quanto sopra, tenuto conto che dalla vicenda oggetto di contestazione emerge un aspetto che presenta margini di migliorabilità a beneficio del sistema ferroviario, costituito



dalla frammentarietà e dalla difficoltà di fruizione da parte sia dei richiedenti che del personale operativo di RFI della disciplina in tema di accesso agli impianti di servizio, la Società -in occasione della pubblicazione della prima bozza di PIR 2027- ha ritenuto, inoltre, opportuno procedere ad una complessiva revisione delle pertinenti previsioni del PIR al fine di aumentarne la chiarezza, la facilità di utilizzo e l'immediata corrispondenza al complesso di disposizioni dettate dalla normativa eurounitaria di dettaglio e dalla regolazione (*i.e.* Regolamento (UE) 2177/2017 e Delibera ART n. 130/2019).

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

- i) anticipo da settembre ad agosto del termine per la presentazione delle richieste di accesso agli impianti/ai servizi, funzionale a disporre del tempo necessario all'espletamento di tutte le fasi del processo dettagliate nel testo del PIR;
- ii) comunicazione ad ART del rigetto di una richiesta a seguito dell'espletamento della procedura di coordinamento, indipendentemente dalla prossimità di saturazione dell'impianto e successiva comunicazione dell'eventuale accettazione da parte del Richiedente della proposta alternativa valida. Ciò al fine di consentire all'Autorità di disporre di un più completo set 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.

- 1.3) A completamento della presente proposta di impegni, infine, si intende introdurre l'articolazione degli orari di apertura dei centri di manutenzione in ~~due macro fasce giorno/notte, a loro volta suddivise in~~ turni di utilizzo (ad oggi previsti dal quadro normativo regolatorio solo come strumento opzionale a cui ricorrere per risolvere casi di richieste confliggenti). *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'*band-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 ~~Tale rimodulazione~~, oltre a costituire un fattore incentivante per una maggiore efficienza nella gestione e nell'utilizzo dei centri di manutenzione, è funzionale all'introduzione del principio secondo cui l'assegnazione di capacità d'impianto in Accordo Quadro non può tradursi, di fatto, in un diritto di utilizzo esclusivo dello stesso.

Nello specifico, per effetto di tale principio, nei centri di manutenzione gestiti da RFI, in fase di allocazione di capacità quadro, ad un singolo Richiedente non potrà essere assegnata la totalità dei turni di utilizzo, laddove definiti. ~~previsti per ciascuna fascia giorno/notte potrà essere assegnato un solo turno di utilizzo.~~ 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. ~~Difatti, in considerazione delle modalità di fruizione degli impianti -turni di utilizzo della dura di sei ore da parte di una sola impresa per volta- se fosse obbligatorio riservare capacità per il processo di allocazione annuale si produrrebbe il poco desiderabile effetto di poter soddisfare in AQ un solo Richiedente lasciando agli altri la possibilità di competere per la capacità esclusivamente in orario e, dunque, privandoli *ab origine* dei benefici discendenti in termini di pianificazione dalla sottoscrizione di AQ.~~

Giova evidenziare, inoltre, come la proposta in questione derivi dall'analisi dell'attuale livello di occupazione degli impianti di manutenzione gestiti da RFI ove è presente, nella quasi totalità dei casi, un'unica impresa 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, immediati~~ effetti di carattere pro-concorrenziale.

In caso di approvazione dei presenti impegni, il recepimento delle modifiche alla disciplina che ne derivano verrà effettuato in occasione del primo aggiornamento utile del PIR ~~e ovvero~~, qualora l'Autorità lo ritenga opportuno, anche mediante un aggiornamento straordinario ~~del PIR 2027~~. ~~Il riferimento~~ ~~ai~~ ~~turni di utilizzo~~ verranno inoltre inseriti anche nei paragrafi del PIR relativi alla descrizione degli impianti, oltre che nei moduli per la richiesta di accesso, in modo tale da rendere più efficace l'attività di compatibilizzazione da parte del GI in sede di coordinamento.

~~Vale a tal riguardo evidenziare come ad avviso di RFI il ricorso ad un aggiornamento straordinario del PIR non restringerebbe lo spazio riservato al processo partecipativo delle imprese previsto dall'iter di aggiornamento ordinario, in quanto lo stesso sarebbe garantito per un'estensione temporale di pari durata dalla fase di market test, a seguito~~



~~della quale il GI disporrebbe di un ulteriore termine per procedere ad eventuale recepimento delle osservazioni pervenute dal mercato.~~

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

2) I costi connessi al presente impegno rientrano nell'ambito di quelli ordinari di gestione di RFI.

3) Con riferimento alle tempistiche di attuazione, si rappresenta quanto segue:

- l'impegno di cui al punto 1.1) troverà applicazione a partire dall'accettazione da parte dell'IF e fino al termine del corrente Orario di Servizio;
- l'impegno di cui al punto 1.2) troverà implementazione in occasione del primo aggiornamento utile del PIR;
- l'impegno di cui al punto 1.3) troverà applicazione successivamente all'auspicata approvazione della presente proposta da parte dell'Autorità, mediante aggiornamento del PIR secondo le tempistiche e le modalità che la stessa Autorità riterrà di indicare.

Cordiali saluti

Raffaella Marciani

POSTA CERTIFICATA: Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 52/2025 - Controdeduzioni di RFI alle osservazioni pervenute in sede di market test e conseguenti modifiche accessorie della proposta di impegni dichiarata ammissibile con Delibera n. 147/2025 [RFI-AD. ARA\PEC\P\2025\0000428]

Mittente: rfi-ad.ara@pec.rfi.it
Destinatari: pec@pec.autorita-trasporti.it <pec@pec.autorita-trasporti.it>
Inviato il: 11/12/2025 15.21.06
Posizione: .PEC istituzionale AOO Autorita di Regolazione dei Trasporti/Posta in ingresso

Protocollo = RFI-AD.ARA\PEC\P\2025\0000428

Amministrazione = AFFARI REGOLATORI E ANTITRUST

Data Protocollo = 11/12/2025 15.19

Cognome Operatore = Di Gianlorenzo

Nome Operatore = Chiara

Classe Documentale = PEC

Oggetto = Procedimento sanzionatorio avviato con Delibera n. 52/2025 - Controdeduzioni di RFI alle osservazioni pervenute in sede di market test e conseguenti modifiche accessorie della proposta di impegni dichiarata ammissibile con Delibera n. 147/2025

Mittente = Marciani Raffaella [AFFARI REGOLATORI E ANTITRUST]

=== LISTA DEGLI ALLEGATI ===

RFI-AD.ARAPECP20250000428_1.pdf ()