

Delibera n. 152/2026

Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Trenitalia S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al Centro di manutenzione di Milano Martesana.

L'Autorità, nella sua riunione del 29 luglio 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 propongano 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”*;

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’articolo 31, paragrafo 10, ai sensi del quale “[l]’operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all’allegato II, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell’infrastruttura le informazioni sui canoni da inserire nel prospetto informativo della rete o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico a norma dell’articolo 27”;*
- *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. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell’infrastruttura forniscono informazioni sui canoni di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico”;*

VISTO

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

- l’articolo 3, comma 1, lettere l), m), n) e pp), ai sensi delle quali “[a]i fini del

presente decreto si intende per: [...] l) alternativa valida: l'accesso a un altro impianto di servizio, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; m) impianto di servizio: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11; n) operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11; [...] pp) manutenzione pesante: l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio";

- *l'articolo 12, comma 2, ai sensi del quale "[f]atto salvo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2";*
- *l'articolo 13, commi 2, lettera e), 6 e 7, ai sensi dei quali "2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. [...] 6. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto. 7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui al comma 2 cerca di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolazione, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità";*
- *l'articolo 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 17, commi 1, 2 e 10, ai sensi dei quali “1. Fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 18, il gestore dell'infrastruttura provvede a che il sistema di imposizione dei canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la rete. [...] 10. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole”;
- l'articolo 37, commi 1, 2, 3, 9, ultimo periodo, e 14, lettera a), 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: a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva; b) criteri in esso contenuti; c) procedura di assegnazione e relativo esito; d) sistema di imposizione dei canoni; e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare; f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13; g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17; g-bis) gestione del traffico; g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata; g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater. 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";

- 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. Gli operatori degli impianti di servizio diversi dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui

corrispettivi di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi, nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico”;

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 4, ai sensi del quale “1. Gli operatori degli impianti di servizio elaborano una descrizione di questi per gli impianti di servizio e i servizi di cui sono responsabili. 2. La descrizione dell’impianto di servizio comprende come minimo le seguenti informazioni, nella misura in cui ciò sia prescritto dal presente regolamento: a) l’elenco di tutti gli impianti in cui sono prestati servizi ferroviari, ivi comprese informazioni sulla loro ubicazione e sugli orari di apertura; b) i principali dati di contatto dell’operatore dell’impianto di servizio; c) una descrizione delle caratteristiche tecniche dell’impianto di servizio, quali raccordi o binari di manovra e smistamento, attrezzature tecniche per le operazioni di carico e scarico, per il lavaggio, per la manutenzione, e capacità di deposito disponibile; informazioni riguardanti le diramazioni o i raccordi privati che non fanno parte dell’infrastruttura ferroviaria, ma sono necessari per ottenere l’accesso agli impianti di servizio indispensabili per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario; d) una descrizione di tutti i servizi ferroviari che sono prestati nell’impianto e della loro natura (di base, complementari o ausiliari); e) la possibilità di prestare in proprio servizi ferroviari e le relative condizioni; f) informazioni sulle procedure per richiedere l’accesso all’impianto di servizio o a servizi prestati nell’impianto o a entrambi, ivi compresi i termini per la presentazione delle richieste e i limiti di tempo per il trattamento di tali richieste; g) nel caso di impianti di servizio gestiti da più di un operatore o di servizi ferroviari prestati da più di un operatore, l’indicazione se devono essere presentate richieste distinte di accesso agli impianti e di detti servizi; h) informazioni circa il contenuto minimo e il formato di una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, o un modello per tale richiesta; i) almeno nel caso di impianti di servizio e di servizi ferroviari rispettivamente gestiti o prestati dagli operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente

controllante, condizioni generali standard e contratti tipo di accesso; j) se del caso, informazioni sulle condizioni di utilizzo dei sistemi informatici dell'operatore, se i richiedenti sono tenuti a utilizzare tali sistemi, e norme relative alla tutela dei dati commerciali e sensibili; k) una descrizione della procedura di coordinamento e delle misure di regolamentazione di cui all'articolo 10 e dei criteri di priorità di cui all'articolo 11; l) informazioni sulle variazioni delle caratteristiche tecniche e sulle restrizioni temporanee di capacità dell'impianto di servizio che potrebbero avere un'incidenza rilevante sull'esercizio dell'impianto di servizio, compresi i lavori previsti; m) informazioni sui canoni per ottenere l'accesso agli impianti di servizio e sui canoni per la fruizione di ciascun servizio ferroviario in essi prestato; n) informazioni sui principi dei regimi delle riduzioni offerte ai richiedenti, nel rispetto delle esigenze di riservatezza commerciale”;

- *l'articolo 5, paragrafi 1, 3 e 5, ai sensi dei quali “1. Gli operatori degli impianti di servizio mettono gratuitamente a disposizione del pubblico la descrizione dell'impianto di servizio, in uno dei seguenti modi: a) pubblicandola sul loro portale web o su un portale Internet comune e fornendo ai gestori dell'infrastruttura un link da inserire nel prospetto informativo della rete; b) fornendo ai gestori dell'infrastruttura le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione, da inserire nel prospetto informativo della rete. Se il gestore dell'infrastruttura alla cui rete è collegato l'impianto è esentato dall'obbligo di pubblicare un prospetto informativo della rete conformemente all'articolo 2, paragrafo 3 o 4, della direttiva 2012/34/UE, l'operatore di un impianto di servizio fornisce al gestore dell'infrastruttura principale il pertinente link o le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione. [...] 3. Gli operatori degli impianti di servizio aggiornano, se necessario, la descrizione dell'impianto di servizio. Essi informano in tempo utile i richiedenti che hanno già chiesto l'accesso o che si sono abbonati a uno o più servizi nell'impianto di servizio circa eventuali modifiche di rilievo della descrizione dell'impianto. [...] 5. L'obbligo di cui al paragrafo 1 e all'articolo 4 è soddisfatto in modo proporzionato alle dimensioni, alle caratteristiche tecniche e all'importanza dell'impianto di servizio in questione”;*
- *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 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 6.1 e 6.2, ai sensi delle quali *"6.1. Gli operatori degli impianti di servizio adempiono all'obbligo di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento, nel termine e con le modalità indicati dal gestore dell'infrastruttura cui sono interconnessi, secondo quanto previsto dal paragrafo 2 dello stesso articolo. L'obbligo deve essere soddisfatto in ogni caso anche tramite il portale europeo degli impianti di servizio Rail Facilities Portal. Nel primo anno di applicazione del Regolamento, il citato termine, qualora non ancora individuato dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, è fissato al 30 ottobre 2019. I gestori dell'infrastruttura aggiornano i rispettivi PIR 2020 con i contenuti pertinenti assicurandone la tempestiva pubblicazione. 6.2 Ai fini della descrizione degli impianti di servizio, gli operatori degli impianti di servizio utilizzano il modello pubblicato dai GI sui propri siti web. I GI pubblicano sui propri siti web la più recente versione del modello comune predisposto dall'Associazione dei gestori dell'infrastruttura nazionale europei, RailNetEurope, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, tradotta in lingua italiana"*;
 - 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";*
- *la misura 15, ai sensi della quale "15.1 Costituiscono centri di manutenzione tutti gli impianti ove si svolgono tipicamente le attività di manutenzione sui materiali rotabili al fine di mantenere o riportare gli stessi in condizioni di efficienza e sicurezza per l'esercizio del servizio ferroviario a cui sono destinati; tali attività di manutenzione possono svolgersi anche in siti differenti da tali centri, fermo restando il rispetto della pertinente normativa vigente in materia di sicurezza ferroviaria e sicurezza sui luoghi di lavoro. 15.2 In caso di diniego all'accesso, da parte dell'operatore di impianto o del GI, ai servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati, il richiedente accesso può rivolgersi all'Autorità, che valuta il rispetto del principio di non discriminazione da parte dell'operatore dell'impianto di servizio o del GI, come disposto dall'articolo 13, commi 11 e 12, del d.lgs. 112/2015. 15.3 I centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati forniscono la possibilità di effettuare sia servizi di manutenzione pesante, che servizi di manutenzione leggera, salvo motivata impossibilità dichiarata ai richiedenti, e, per quanto attiene ai servizi di manutenzione leggera, rientrano nel campo di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera e), del d.lgs. 112/2015. 15.4 Le presenti misure di regolazione si applicano a tutti i centri di manutenzione presenti sul territorio nazionale, 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";

- VISTO** il reclamo presentato, ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 9, del decreto legislativo 112/2015, da SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito, anche: SVI o Vettore), nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche: RFI) e di Trenitalia S.p.A. (di seguito, anche: Trenitalia), acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, del 3 giugno 2024, nel quale il Vettore allega di aver intrapreso, *"verso tutti i gestori (RFI, Trenitalia, Trenord, Alstom)" un "procedimento volto all'accesso ai centri di manutenzione esistenti nelle zone di Milano e Napoli", riferendo che "[t]utti i riscontri ricevuti denunciano la apparente saturazione degli spazi, generalmente senza offrire nessuna soluzione alternativa";*
- VISTA** la nota prot. ART n. 57986/2024, del 14 giugno 2024, con cui, in considerazione delle esigenze di riservatezza indicate nel reclamo, a SVI è stato chiesto di trasmettere una copia del reclamo ostensibile, ai fini della sua successiva trasmissione a RFI e a Trenitalia, così da poter costituire validamente il contraddittorio relativamente ai fatti segnalati;
- VISTA** la nota di riscontro di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 61404/2024, del 25 giugno 2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 64290/2024, del 4 luglio 2024, con cui a Trenitalia è stato inoltrato il reclamo, con la facoltà di trasmettere osservazioni e controdeduzioni e di richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- VISTA** la nota di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 69018/2024, del 19 luglio 2024, con cui il Vettore ha formulato istanza di audizione innanzi al Consiglio;
- VISTA** la nota prot. ART n. 70627/2024, del 25 luglio 2024, con cui l'istanza di SVI è stata accolta e il Vettore è stato convocato;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 72562/2024, del 1° agosto 2024, con cui Trenitalia ha trasmesso le proprie controdeduzioni al reclamo di SVI;
- VISTO** il verbale dell'audizione innanzi al Consiglio di SVI, tenutasi in data 19 settembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 109334/2024, del 31 ottobre 2024, durante la quale tale Vettore ha rappresentato, *inter alia*, che *"[i]n generale, la Società ha chiesto, ai rispettivi gestori di impianto, di avere accesso ai centri di manutenzione nelle zone di Milano e Napoli. Sono anche stati fatti dei sopralluoghi. Tuttavia, alla fine, le risposte sono sempre state negative. Per quanto riguarda l'alta velocità, la risposta è stata che tali impianti non rientrano nel perimetro della regolazione, mentre, nei restanti casi, che gli impianti erano saturi";*
- VISTA** l'istanza di accesso agli atti di SVI, acquisita con prot. ART n. 92408/2024, del 1° ottobre 2024, e differita con nota prot. ART n. 98437/2024, del 10 ottobre 2024;

- VISTA** la nota prot. ART n. 102723/2024, del 18 ottobre 2024, con cui Trenitalia è stata convocata in audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 105489/2024, del 24 ottobre 2024, con cui SVI ha integrato il proprio reclamo, trasmettendo ulteriore documentazione e formulando, tra l'altro, osservazioni in merito alla bozza di Prospetto informativo della Rete, relativo all'anno 2026, pubblicata da RFI in data 30 settembre 2024;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 109095/2024, del 31 ottobre 2024, con cui Trenitalia ha formulato istanza di differimento dell'audizione, accolta con nota prot. ART n. 109373/2024, di pari data;
- VISTO** il verbale dell'audizione di Trenitalia, tenutasi in data 11 novembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 117844/2024, del 18 novembre 2024;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 119874/2024, del 22 novembre 2024, con cui Trenitalia ha trasmesso la documentazione richiesta nel corso dell'audizione e relativa alle interlocuzioni intervenute con SVI;
- VISTA** la nota prot. ART n. 121960/2024, del 27 novembre 2024, con cui SVI è stata convocata in audizione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 123297/2024, del 29 novembre 2024, con cui gli Uffici dell'Autorità hanno riscontrato la predetta nota acquisita agli atti con prot. ART n. 119874/2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 127499/2024, del 10 dicembre 2024, con cui, per esigenze organizzative è stata disposta l'anticipazione dell'audizione di SVI;
- VISTO** il verbale dell'audizione di SVI, tenutasi in data 12 dicembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 17303/2025, del 19 febbraio 2025
- VISTA** la nota prot. ART n. 130723/2024, del 17 dicembre 2024, con cui SVI, RFI e Trenitalia sono state convocate in audizione congiunta;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 2985/2025, del 10 gennaio 2025, con cui SVI ha formulato istanza di differimento dell'audizione congiunta, accolta con nota prot. ART n. 5793/2025, del 17 gennaio 2025;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 4356/2025, del 14 gennaio 2025, con cui SVI ha trasmesso la richiesta di integrare il verbale dell'audizione del 12 dicembre 2024, originariamente inviato dagli Uffici dell'Autorità in data 16 dicembre 2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 5993/2025, del 17 gennaio 2025, con cui gli Uffici dell'Autorità hanno trasmesso l'integrazione al verbale, come da richiesta del Vettore di cui al prot. ART n. 4356/2025, con l'indicazione degli argomenti pertinenti all'oggetto del reclamo e ne hanno richiesto la restituzione firmata unitamente al verbale originale

dell'audizione;

- VISTO** il verbale dell'audizione congiunta di SVI, RFI e Trenitalia, tenutasi in data 5 febbraio 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 12880/2025, di pari data;
- VISTA** la nota prot. ART n. 15152/2025, del 12 febbraio 2025, con cui, attesa la mancata restituzione del verbale firmato relativo all'audizione del 12 dicembre 2024, come da ultimo trasmesso con nota prot. ART n. 5993/2025, al Vettore è stato intimato di provvedere in merito;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 17303/2025, del 19 febbraio 2025, con cui il Vettore ha trasmesso il verbale dell'audizione del 12 dicembre 2024 firmato;
- VISTA** la nota di SVI acquisita agli atti con prot. ART n. 19561/2025, del 25 febbraio 2025, con la quale il Vettore ha trasmesso la documentazione richiesta in audizione;
- VISTA** la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 22660/2025, del 5 marzo 2025, con cui Trenitalia ha trasmesso la documentazione richiesta in audizione, rappresentando che: *"[l]'impianto [di Milano Martesana] consiste di un fascio binari adibito, allo stato, alla sosta di materiale rotabile dedicato ai servizi Intercity. In particolare, l'impianto dispone di due postazioni di lavoro con binari di circa 250 metri/lineari con fossa di visita, non su colonnine. All'esito della procedura di coordinamento attivata da Trenitalia, è emersa la saturazione degli spazi idonei a soddisfare le esigenze prospettate da SVI. Nell'ambito dello stesso compendio, è presente un CdM specializzato per i materiali dedicati ai servizi AV, con caratteristiche e dotazioni specifiche; detto CdM risulta saturo, interamente occupato senza possibilità di diversa programmazione. Stante quanto sopra, le competenti funzioni di Trenitalia restano a disposizione per proseguire le interlocuzioni con SVI, al fine di dare seguito alle analisi ed alle azioni conseguenti nel perimetro delineato";*
- VISTA** la nota prot. ART n. 29660/2025, del 27 marzo 2025, con cui a Trenitalia sono state chieste informazioni;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 38624/2025, del 17 aprile 2025, con cui Trenitalia ha riscontrato la predetta richiesta di informazioni;
- VISTA** la nota di SVI a Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 43005/2025, del 6 maggio 2025;
- VISTA** la nota prot. ART n. 51596/2025, del 30 maggio 2025, con cui a Trenitalia sono state chieste informazioni;
- VISTA** la nota di riscontro di Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 57468/2025, del 25 giugno 2025;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 57882/2025, del 27 giugno 2025, con cui SVI ha rinnovato la richiesta di accesso ai centri di manutenzione *"di Milano*

Martesana AV e Napoli Gianturco AV”, gestiti da Trenitalia;

- VISTA** la nota di Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 62929/2025, del 18 luglio 2025;
- VISTA** la nota di SVI a Trenitalia, acquisita agli atti con prot. ART n. 63009/2025, del 18 luglio 2025;
- VISTA** la nota di SVI a Trenitalia acquisita agli atti con prot. ART n. 65040/2025, del 25 luglio 2025;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 68030/2025, dell’8 agosto 2025, con cui Trenitalia ha rappresentato a SVI che:
- “[c]on riferimento alla nota in oggetto, si ribadisce quanto già riscontrato in precedenza, relativamente ad analoga richiesta di accesso ai CdM AV di Trenitalia (vedi stessa nota del 13/05/2024, richiamata nella richiesta), ovvero che non sussistono le condizioni per consentire l’accesso di operatori terzi ai CdM AV di Napoli Gianturco e Milano Martesana”;
 - “[d]etti centri di manutenzione pesante sono, infatti, riservati al materiale rotabile di Trenitalia dedicato ai servizi AV e, come tali, sottratti all’obbligo di consentirne eventualmente l’accesso ad operatori terzi”;
 - “[c]iò premesso, come peraltro noto agli uffici dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti in conoscenza, Trenitalia ha provveduto, a far data dal mese di gennaio del 2023, a dare seguito alle molteplici istanze da voi formulate per l’accesso ad impianti manutentivi in Italia”;
 - “[i]nfatti, su Vostra richiesta, sono stati effettuati, con la disponibilità ed il supporto del personale di Trenitalia, sopralluoghi in 6 CdM: Napoli Santa Maria La Bruna, Napoli Campi Flegrei, Napoli Centrale, Milano Greco, Milano Martesana e Torino Smistamento, quest’ultimo ancora in fase di costruzione”;
 - “[a]ll’esito di tali iniziative, ci avete inviato riscontri negativi non supportati da elementi tecnici in merito alle ragioni sottese alla non fruibilità delle soluzioni proposte da Trenitalia; tali soluzioni possono costituire, sulla base di quanto a noi noto, alternative efficaci, a fronte della Vostra reiterata richiesta di voler usufruire necessariamente dei soli impianti destinati alla manutenzione dei treni AV di Trenitalia”;
 - “[i]nfatti, Trenitalia ha dato la disponibilità, presso il CdM di Milano Greco, all’utilizzo di 1 binario attrezzato, in fascia diurna 10:00-20:00, 7 giorni su 7; nello stesso CdM, peraltro, il 12-06-2025 è stato effettuato anche un sopralluogo tecnico, che a vostra valutazione non soddisfaceva le esigenze”;
 - “[d]a ultimo, rispetto a tali richieste, si ritiene utile osservare che, nel reticolo delle aree manutentive presenti sul territorio nazionale, ve ne sono alcune, in prossimità delle località di interesse per SVI, nella disponibilità di operatori di impianto diversi da Trenitalia”;
 - “[s]tante quanto sopra, confermando la disponibilità di un binario a Milano

Greco, Trenitalia ritiene di avere dato attuazione ai propri obblighi di Gestore di Impianto, fornendo congrue alternative alle richieste avanzate da SVI, e non intende dare seguito alle ulteriori richieste pervenute”;

VISTA la nota di Trenitalia a SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 68036/2025, dell’8 agosto 2025;

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

- “[n]el Vostro riscontro alle nostre richieste di accesso ai Centri di Manutenzione (CdM) AV di Napoli Gianturco e Milano Martesana (CdM AV), avete ribadito di ritenerli al di fuori del perimetro di applicazione della regolazione ferroviaria, in quanto dedicati esclusivamente all’Alta Velocità. Come già espresso nella nostra precedente lettera del 26/06/2025, La Vostra posizione è chiaramente contraria alla regolazione”;
- “[a]llorquando i CdM AV assicurano sia la manutenzione leggera che quella pesante, l’accesso ai servizi di manutenzione leggera deve essere concesso in conformità al punto 2 (e) dell’Allegato II della Direttiva 2012/34/UE e all’articolo 13, paragrafo 2, lettera e), del decreto legislativo 112/2015 anche in impianti dedicati ai treni di Alta Velocità”;
- “[l]a normativa sopracitata è correttamente ed espressamente richiamata anche dall’Autorità dei Trasporti, nella sua delibera n. 130/2019 del 30 settembre 2019, e la Commissione europea, DGMOVE, ci ha espressamente confermato l’applicazione necessaria della regolazione ai CdM AV ove si svolgono le operazioni di manutenzione leggera dei treni AV”;
- “Trenitalia ha quindi l’obbligo legale di inserire i CdM AV nella propria offerta di riferimento di manutenzione conformemente all’articolo 5 del regolamento di esecuzione 2017/2177 relativo all’accesso alle strutture di servizio e, se del caso, di aprirli a terzi richiedenti allorquando Vi svolge anche la manutenzione leggera”;
- “[i]l mancato inserito dei CdM AV nella offerta di manutenzione di Trenitalia e il rifiuto di trattare le richieste di SVI costituiscono pertanto una palese e continuata violazione di un preciso obbligo di legge, al fine di ostacolare l’accesso al mercato di SVI”;
- “[p]er quanto concerne le “soluzioni” proposte da Trenitalia alle nostre necessità manutentive sui centri di manutenzione tradizionali, esse non costituiscono in alcun modo alternative adatte ai bisogni di un operatore AV come SVI, per le ragioni sotto sintetizzate”;
- con riferimento al centro di manutenzione di Milano Martesana OMV:
 - “[o]fficina Materiale Rotabile rimorchiato (carrozze)
 - Presenza di molti binari a livello del terreno su ballast senza Banchine
 - 3 binari coperti, attrezzature obsolete e sporadiche
 - Fosse triple (ma murate, quindi senza possibilità di utilizzo di attrezzatura specifica per rotazione degli assali/Nessun accesso

- agli imperiali su tutta la lunghezza/Nessuna catenaria a scomparsa su tutta la lunghezza/Nessun servicing proposto”;*
- con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Santa Maria la Bruna:
 - *“[o]fficina per materiale rotabile rimorchiato (per carrozze di lunghezza massima compresa tra 20 e 30 m) Nessuna fossa/Nessun accesso agli imperiali / Nessuna alimentazione catenaria / Nessun binario di lunghezza superiore a 100 metri / Nessun servicing proposto”;*
 - con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Campi Flegrei OMR:
 - *“[o]fficina per materiale rotabile regionale di tipo "POP" (lunghezza massima 120 metri) Nessuna fossa / accesso limitato agli imperiali / nessun binario di 205 metri / nessun servicing proposto”;*
 - con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Centrale:
 - *“[o]fficina materiale multi-serie di cui un solo edificio (2 binari da 300 m) può ospitare treni da 200m. Gli altri due edifici sono inferiori a 90 metri. 2 binari di 300 metri ma con fosse singole (Centrale), accesso al tetto solo alle estremità (richiede un movimento a cassetto). Nessun servicing proposto”;*
 - con riferimento al centro di manutenzione di Milano Greco:
 - *“[b]inario 10 detto "ART",*
 - *binario attrezzato per materiale rotabile lungo 122 metri.*
 - *catenaria amovibile troppo corta*
 - *passerella di accesso agli imperiali dichiarata inagibile per non ottemperanza alle norme di sicurezza sul lavoro,*
 - *necessità di triangolazione per interventi su treni di 205 metri per sostituzione assali o accesso imperiali”;*
 - con riferimento al centro di manutenzione di Torino Smistamento:
 - *“[i]n costruzione, ma con un probabile potenziale e di interesse per SVI. Tuttavia, Trenitalia non ha fornito a SVI alcuna documentazione sulle caratteristiche del sito e nessuna precisazione sulla capacità di accoglienza, sull'utilizzo e conseguente capacità “residuale” disponibile su questa infrastruttura che riprende tutti gli standard attuali”;*
 - *“[a]lla luce di quanto sopra, SVI*
 - *insiste nel richiederVi di agire secondo la legge e di dare accesso ai CdM AV.*
 - *Ritiene che Trenitalia, nella sua qualità di gestore di impianti di manutenzione, continui a non adempiere ai doveri imposti dalla regolazione.*
 - *Rimane, in spirito costruttivo, alla costante ricerca di soluzioni adeguate e confida che Trenitalia possa iniziare a collaborare”;*

VISTA

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

“[a]lla luce di quanto sopra, contrariamente a quanto da voi affermato, [...]

- *SVI ritiene che Trenitalia non abbia adempiuto ai propri obblighi di gestore di impianti di manutenzione con questa proposta e che continui a non adempiere agli obblighi imposti dalla normativa, rifiutando di includere i propri CdM AV, all'interno dei quali si svolgono anche operazioni di manutenzione leggera, nella propria offerta di riferimento per la manutenzione e di dare seguito alle richieste di accesso di operatori terzi come SVI a questi CdM AV”;*

- VISTO** il documento *“Descrizione impianti di servizio (Modello StandardRailNetEurope-RNE) anno 2021-2022”* di Trenitalia, (versione 4.0 - edizione giugno 2020), pubblicato sul sito *web* della stessa Società, acquisito agli atti con prot. ART n. 93935/2025, del 19 novembre 2025;
- VISTA** la delibera ART n. 236/2025, del 19 dicembre 2025, notificata a Trenitalia, con cui è stato avviato, ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 112/2015, un procedimento, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A., Alstom Ferroviaria S.p.A. e Terminal AlpTransit S.r.l. in relazione a quanto rappresentato nel reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, del 3 giugno 2024, relativamente all’accesso, da parte di SVI, ai centri di manutenzione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 18911/2026, del 26 marzo 2026, con cui con riferimento al centro di manutenzione di Milano Martesana, a Trenitalia è stato chiesto *“di fornire una descrizione dettagliata, per ogni binario, delle operazioni di manutenzione tecnicamente possibili, chiarendo quale sia la tipologia di rotabile sulla quale tali attività possono essere eseguite”* e, inoltre, *“di trasmettere una copia del registro riportante l’orario di ingresso e di uscita, su ogni singolo binario dei rotabili ad Alta Velocità, presso il summenzionato centro di manutenzione, a partire dal 1° ottobre 2025, con l’indicazione specifica del materiale rotabile in questione”*;
- VISTA** la nota prot. ART n. 32860/2026, dell’11 maggio 2026, con cui Trenitalia ha trasmesso alcune informazioni relative alla descrizione dell’impianto di Milano Martesana e delle attività di manutenzione effettuate al suo interno,
- VISTA** la nota prot. ART n. 36656/2026, del 26 maggio 2026, con cui Trenitalia è stata convocata in audizione innanzi all’Ufficio Vigilanza e sanzioni, nel corso della quale ha precisato che *“nell’area di Milano Martesana, nell’ambito di un unico compendio industriale, sono presenti due centri di manutenzione distinti, uno ad appannaggio del servizio intercity e, come tale, inserito nella lista degli impianti regolati, e il secondo ad appannaggio del servizio AV, in quanto tale escluso dal novero della regolazione”*;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 37540/2026, del 29 maggio 2026, con cui Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., in riscontro alla nota prot. 35238/2026 del 19 maggio 2026, ha trasmesso le informazioni sul turno del materiale rotabile collegato all’offerta commerciale di SVI, precisando che *“[...] tale turno lineare rappresenta lo scenario di attivazione dell’intera offerta commerciale di SVI a decorrere dal 01/09/2027, in coerenza con quanto sottoscritto in Accordo Quadro”*;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 37879/2026, del 1° giugno 2026, con cui Trenitalia ha formulato istanza di differimento dell’audizione, accolta con nota prot. ART n. 38069/2026, del 3 giugno 2026;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 41933/2026, del 19 giugno 2026, con cui

Trenitalia ha formulato una nuova istanza di differimento dell'audizione, accolta con nota prot. ART n. 42395/2026, del 22 giugno 2026;

VISTO

il verbale dell'audizione di Trenitalia, tenutasi in data 2 luglio 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 45788/2026, del 3 luglio 2026, nel corso della quale la Società ha precisato che:

"[...] nel suddetto centro di manutenzione vengono eseguiti interventi di manutenzione pesante programmata e correttiva per le flotte ETR500, ETR700 ed ETR1000 con durate programmate stimate comprese da un minimo di 6 ore di attraversamento fino ad un massimo di 7 giorni

[...] la sostituzione delle batterie sugli ETR500 è un'attività di manutenzione pesante che richiede fino a 6-7 ore, in quanto deve essere sostituito l'intero set di batterie del treno mediante l'impiego di risorse e attrezzature specializzate di carattere pesante. Parimenti, la sostituzione del sensore boccola richiede almeno quattro ore e, successivamente, è necessaria una prova di movimentazione del treno, per effetto della quale si superano le sei ore

[...] in merito alla disponibilità di un registro relativo ai dati storici di ingresso ed uscita dei rotabili con l'indicazione di ogni singolo binario di parcheggio, Trenitalia non redige in maniera strutturata e storicizzata i dati per singolo binario, perché non utili dal punto di vista ingegneristico e industriale e non sussistendo un obbligo normativo in tal senso. Nondimeno, ci sono dei fogli di lavoro che vengono redatti giornalmente, su cui viene riportata manualmente l'attività quotidiana di manutenzione, ma tali fogli di lavoro ordinariamente non riportano l'ora di inizio e l'ora di fine dell'occupazione

[...] l'ETR600 rientra in impianto, sui binari del fascio arrivi e partenze, nel tempo di sosta fra un servizio e un altro, nella logica di non occupare disponibilità presso i binari presenti nel Prospetto informativo della rete";

VISTO

il documento *"Descrizione impianti di servizio (Modello StandardRailNetEurope-RNE) anno 2026-2027"* - versione 5.0 - edizione luglio 2026, pubblicato da Trenitalia sul proprio sito web all'indirizzo url <https://www.trenitalia.com/content/dam/trenitalia/allegati/info/impianto-di-servizio/Descrizione-Impianto-di-Servizio-modello-RNE-luglio-2026.pdf> e acquisito agli atti con nota prot. ART 48829/2026, del 15 luglio 2026,

VISTA

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

CONSIDERATO

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

1. in relazione al centro di manutenzione di Milano Martesana, Trenitalia S.p.A. svolge funzioni di gestore ed è, pertanto, qualificabile come operatore di impianto di servizio, come definito dall'articolo 3, comma 1, numero 12), della direttiva 2012/34/UE e dall'articolo 3, comma 1, lettera n), del decreto

legislativo n. 112/2015;

2. presso tale impianto, Trenitalia S.p.A. risulta prestare servizi di manutenzione sia pesante sia leggera, anche di tipo correttivo, come emerge, *inter alia*, dalla documentazione trasmessa con la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 32860/2026 dell'11 maggio 2026 e dal verbale di audizione del 2 luglio 2026 come meglio specificato *infra*;
3. inoltre, presso il menzionato impianto, Trenitalia risulta effettuare, nell'ambito di un unico compendio industriale, manutenzione pesante programmata e correttiva indistintamente sia sui treni *intercity* sia sui treni ad alta velocità, come emerso, *inter alia*, dall'audizione del 2 luglio 2026 (cfr. prot. ART n. 45788/2026 del 3 luglio 2026); di conseguenza tale impianto di servizio non risulta qualificabile come "*centr[o] di manutenzione pesante riservat[o] a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati*";
4. nella nota prot. ART n. 32860/2026, dell'11 maggio 2026, con cui Trenitalia ha trasmesso alcune informazioni relative alla descrizione dell'impianto di Milano Martesana e delle attività di manutenzione effettuate al suo interno, emerge che nel centro sono svolte attività di manutenzione leggera, quali ad esempio la sostituzione delle batterie dell'ETR 500 n. 36, la sostituzione del pressostato dell'ETR 1000 n. 10, la sostituzione del sensore boccola dell'ETR 1000 n. 30, la sostituzione del sensore fumo dell'ETR 1000 n. 47 e sostituzione della centralina della porta dell'ETR 500 n.33;
5. nel documento "*Descrizione impianti di servizio (Modello StandardRailNetEurope-RNE) anno 2026-2027*" - versione 5.0 - edizione luglio 2026, pubblicato da Trenitalia sul proprio sito web all'indirizzo [url https://www.trenitalia.com/content/dam/trenitalia/allegati/info/impianto-di-servizio/Descrizione-Impianto-di-Servizio-modello-RNE-luglio-2026.pdf](https://www.trenitalia.com/content/dam/trenitalia/allegati/info/impianto-di-servizio/Descrizione-Impianto-di-Servizio-modello-RNE-luglio-2026.pdf) e acquisito agli atti con nota prot. ART 48829/2026, del 15 luglio 2026, non sono individuate le aree e le infrastrutture del CdM dedicate ai servizi AV;
6. pertanto, il centro di manutenzione di Milano Martesana non risulta ricadere nell'ambito di applicazione dell'eccezione di cui all'articolo 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo n. 112/2015, e ad esso si applicano le disposizioni e i principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE e dal decreto legislativo n. 112/2015, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera n. 130/2019, tenuto conto anche di quanto dichiarato da Trenitalia medesima nella propria nota prot. ART n. 32860/2026 e come confermato, da ultimo, nel corso della suindicata audizione (cfr. prot. ART n. 45788/2026);
7. in ogni caso, considerato che nel centro di manutenzione di Milano Martesana Trenitalia fornisce anche servizi di manutenzione leggera, quantomeno con riferimento a questi ultimi essa deve assicurare l'accesso, su base equa e non discriminatoria, a tutti i richiedenti, ai sensi del combinato disposto degli articoli 10, paragrafo 2, 13, paragrafo 2 e dell'allegato II, punto

- 2, lettera e), della direttiva 2012/34/UE, nonché degli articoli 12, comma 2, e 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo n. 112/2015;
8. al riguardo, la stessa Autorità, nella misura 15.3 dell'Allegato "A" alla delibera n. 130/2019, ha chiarito che 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"*;
 9. conseguentemente, alla stregua delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE e dal decreto legislativo n. 112/2015, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera n. 130/2019, in qualità di operatore di impianto di servizio, Trenitalia è, in sintesi, vincolata, anche con riferimento al centro di manutenzione di Milano Martesana che Trenitalia stessa asserisce essere destinato ai servizi di manutenzione AV, a mettere a disposizione del pubblico una descrizione esaustiva, puntuale e chiara dell'impianto, a rispondere entro un termine ragionevole a tutte le richieste di accesso, quantomeno relative ai servizi di manutenzione leggera, ad attivare una procedura di coordinamento, in caso di conflitto, nel corso della quale cercare di conciliare i diversi richiedenti e di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le istanze ricevute e, ove ciò non sia possibile, ad offrire delle alternative valide;
 10. stante l'assenza di un registro delle operazioni giornaliere che riporti per ogni binario, le operazioni di manutenzione tecnicamente possibili, con riferimento alla tipologia di rotabile sulla quale tali attività possono essere eseguite, e in considerazione di quanto emerge *inter alia* dalla documentazione trasmessa con nota prot. ART n. 32860/2026, la Società non ha comprovato che gli interventi svolti all'interno del CdM siano riconducibili esclusivamente ad operazioni di manutenzione pesante, intesa quale attività non effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio;
 11. nel caso di specie, sulla base delle dichiarazioni rese da Trenitalia (cfr. prot. ART n. 68030/2025) risulta che tale operatore non ritenga che l'impianto di manutenzione di Milano Martesana rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 112/2015, limitandosi, invece, a invocare *"la saturazione degli spazi idonei a soddisfare le esigenze prospettate da SVI"* nell'ambito del centro di manutenzione di Milano Martesana (cfr. 22660/2025), senza dimostrare in maniera puntuale lo stato di occupazione dello stesso centro, in assenza di un registro delle operazioni giornaliere; di talché, oltre a non aver pubblicato una descrizione completa del centro di manutenzione, Trenitalia non ha istruito le richieste di accesso di SVI con riferimento al centro di manutenzione AV, in conformità

alle disposizioni e ai principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizi, limitandosi a invocare la saturazione dell'impianto, senza dimostrare in maniera puntuale lo stato di occupazione dello stesso centro, in assenza di un registro delle operazioni giornaliere;

12. peraltro, il centro di manutenzione non risulta utilizzato in maniera efficiente stante l'occupazione dei binari anche per la mera sosta dei rotabili;
13. conseguentemente, risulta da parte di Trenitalia, con riferimento al centro di manutenzione di Milano Martesana, l'inottemperanza a quanto previsto dalle disposizioni e dai principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio;

RITENUTO

quindi, che sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento nei confronti di Trenitalia S.p.A. per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Milano Martesana;

DATO ATTO

che nei confronti di Trenitalia è attualmente in corso un procedimento sanzionatorio avviato con la delibera ART n. 228/2025, relativo alla medesima violazione che qui si contesta, con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Gianturco, il cui esito qualora comporti l'accertamento della violazione contestata potrà rilevare nel presente procedimento ai fini della reiterazione e dell'applicazione dell'articolo 37, comma 14, lettera d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;

DATO ATTO

che, ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento, risulterà provato che la violazione contestata è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione della violazione medesima e le eventuali misure opportune di ripristino, fatte salve eventuali determinazioni ai sensi dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 112/2015;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un procedimento, nei confronti di Trenitalia S.p.A., per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n.

112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al Centro di manutenzione di Milano Martesana;

2. per la violazione di cui al punto 1, all'esito del procedimento, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Trenitalia S.p.A., una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro un milione, fermo restando quanto stabilito dall'articolo 37, comma 14, lettera d), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112;
3. ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento, risulterà provato che la violazione di cui al punto 1 è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione della violazione e le eventuali misure opportune di ripristino, fatte salve eventuali determinazioni ai sensi dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 112/2015;
4. il responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011.19212.587;
5. il destinatario della presente delibera e i terzi interessati possono accedere agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni – Via Nizza 230, 10126 Torino;
6. il destinatario della presente delibera può, entro il termine di trenta giorni dalla notifica della stessa, inviare memorie difensive e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
7. il destinatario della presente delibera può, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della stessa, presentare all'Ufficio Vigilanza e sanzioni proposte di impegni idonei a rimuovere le contestazioni avanzate, ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento sanzionatorio;
8. entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla comunicazione dell'atto di avvio o, in sua assenza, di sessanta giorni dalla pubblicazione sul sito *web* istituzionale della presente delibera, i terzi interessati possono presentare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;
9. il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;

10. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, a Trenitalia S.p.A., comunicata a SNCF Voyages Italia S.r.l., in qualità di originale reclamante, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 29 luglio 2026

La Consiglieria

Carla Roncallo

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