Autorità di Regolazione dei Trasporti

Delibera n. 224/2026

Procedimento sanzionatorio avviato con la delibera n. 97/2026, nei confronti di Alstom Ferroviaria 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 principî 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 Nola. Dichiarazione di ammissibilità e pubblicazione della proposta di impegni.

L'Autorità, nella sua riunione del 25 novembre 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. G*li 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 addizionale stimato per il richiedente. L'operatore di un impianto di servizio rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni fornite dal richiedente. 4. Nel caso in cui le informazioni sulla capacità dell'alternativa proposta non siano*

pubblicamente disponibili, il richiedente procede alla loro verifica. Il richiedente valuta se l'utilizzo dell'alternativa proposta gli consentirebbe l'esercizio del previsto servizio di trasporto a condizioni economicamente accettabili. Egli informa l'operatore dell'impianto di servizio dell'esito della sua valutazione entro un termine concordato congiuntamente. 5. Il richiedente può chiedere all'operatore di un impianto di servizio di non indicare alternative valide e di non procedere alla valutazione congiunta";

- l'articolo 13, ai sensi del quale "*1. Se l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e il richiedente concludono che non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare la richiesta di accesso all'impianto o di prestazione di un servizio nell'impianto in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente non riescono ad accordarsi su una alternativa valida, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta indicando le alternative che ritiene valide. Il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE. 2. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente hanno individuato congiuntamente alternative valide, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta. 3. Gli operatori di un impianto di servizio di cui all'articolo 13, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE comunicano per iscritto al richiedente il motivo per cui la richiesta non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento e il motivo per cui, sulla base delle informazioni disponibili, essi ritengono che qualsiasi proposta alternativa soddisfi le esigenze del richiedente e sia valida. 4. Un operatore di un impianto di servizio che respinge una richiesta è tenuto a illustrare all'organismo di regolamentazione e al richiedente, su loro richiesta, i motivi del rigetto, compresi le alternative esaminate e l'esito della procedura di coordinamento. 5. Nei casi di cui all'articolo 12, paragrafo 5, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta senza ottemperare alle prescrizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo. 6. Nel caso in cui più volte il richiedente non abbia pagato i diritti di accesso già concessi e utilizzati, l'operatore di un impianto di servizio può chiedere garanzie finanziarie a tutela delle sue legittime aspettative circa i futuri introiti e l'utilizzo dell'impianto. Le informazioni su tali garanzie sono pubblicate nella descrizione dell'impianto di servizio*";

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 esercitati 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";*

VISTA la delibera 97/2026, del 15 giugno 2026, notificata con nota prot. ART n. 40803/2026, di pari data, con cui è stato avviato, nei confronti di Alstom Ferroviaria S.p.A. (di seguito anche: Alstom o Società), il procedimento funzionale all'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 principî 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 Nola;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 48585/2026, del 14 luglio 2026, ritrasmessa con integrazioni il 15 luglio 2026 con nota acquisita agli atti con prot. ART n. 48998/2026 in pari data, con cui Italo S.p.A. (di seguito anche: Italo) ha presentato una memoria, riservandosi di proporre ulteriori deduzioni e confermando quanto già esposto nel corso della procedura precedentemente avviata con delibera n. 236/2025;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 49154/2026, del 16 luglio 2026, con cui Alstom ha presentato una memoria difensiva;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 49179/2026, del 16 luglio 2026, con cui Alstom Ferroviaria S.p.A. ha trasmesso gli allegati alla memoria difensiva già inviata e acquisita agli atti con il suindicato prot. ART n. 49154/2026;

VISTA la nota prot. ART n. 50120/2026, del 20 luglio 2026, con cui è stata trasmessa ad Alstom Ferroviaria S.p.A. la memoria difensiva presentata da Italo, acquisita agli atti con il menzionato prot. ART n. 48585/2026;

VISTA la nota prot. ART n. 51523/2026, del 24 luglio 2026, con cui sono state trasmesse ad Alstom le deduzioni integrative, formulate da Italo, acquisite agli atti con nota prot. ART n. 48998/2026, del 15 luglio 2026;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 57458/2026, del 17 agosto 2026, con cui Alstom ha presentato una proposta di impegni, al fine di ottenere la chiusura del procedimento, senza l'accertamento dell'infrazione, manifestando esigenze di riservatezza;

VISTA la nota prot. ART n. 57690/2026, del 17 agosto 2026, con cui Italo, in qualità di partecipante al procedimento, è stata informata della presentazione della proposta di impegni, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del regolamento sanzionatorio;

VISTA la nota prot. ART n. 57691/2026, del 17 agosto 2026, con cui SNCF Voyages Italia S.r.l., in qualità di terzo controinteressato, è stata informata della presentazione della proposta di impegni, ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del regolamento sanzionatorio;

VISTA la nota prot. ART n. 57684/2026, del 17 agosto 2026, con cui Alstom Ferroviaria S.p.A. è stata convocata in audizione;

VISTO il verbale dell'audizione, tenutasi in data 1° settembre 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 63282/2026, del 2 settembre 2026, nel corso della quale ad Alstom sono stati richiesti dei chiarimenti funzionali alla valutazione dell'ammissibilità della proposta di impegni e la Società si è riservata di presentare una successiva nota di chiarimento al riguardo;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 73542/2026, del 25 settembre 2026, con cui

Alstom ha chiarito la proposta di impegni, al fine di ottenere la chiusura del procedimento, senza l'accertamento dell'infrazione;

VISTA la nota prot. ART n. 86266/2026, del 20 ottobre 2026, con cui Alstom è stata convocata in audizione;

VISTO il verbale dell'audizione, tenutasi in data 28 ottobre 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 94051/2026, del 3 novembre 2026, nel corso della quale ad Alstom sono stati richiesti dei chiarimenti funzionali alla valutazione dell'ammissibilità della proposta di impegni;

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 97159/2026, del 9 novembre 2026, con cui Alstom ha trasmesso la proposta di impegni chiarita, anche nella versione omissata "*destinata all'eventuale ostensione ai soggetti partecipanti al procedimento e alla consultazione pubblica di cui all'articolo 17 del regolamento sanzionatorio*";

CONSIDERATO che con la proposta di impegni, chiariti, da ultimo, con nota prot. ART n. 97159/2026, Alstom Ferroviaria S.p.A. si è impegnata, con l'impegno n. 1, a:

"[…] *elaborare, aggiornare e mantenere una descrizione completa dell'Impianto (di seguito, la "Descrizione") in conformità all'articolo 4, paragrafi 1 e 2, del Regolamento di esecuzione (Ue) 2017/2177 e alla misura 6.2 della Deliberazione n. 130/2019, utilizzando l'ultima versione del modello comune elaborato da RailNetEurope pubblicato dai gestori dell'infrastruttura sui rispettivi siti web, nella traduzione in lingua italiana. La Descrizione conterrà, in ogni caso, le informazioni minime previste dall'articolo 4, paragrafo 2, lett. da a) a n), del Regolamento (Ue) 2017/2177* […]";

"[…] *mettere gratuitamente a disposizione del pubblico la Descrizione, in conformità all'articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento (Ue) 2017/2177 e alla misura 6.1 della Deliberazione n. 130/2019* […]";

"[…] *mantenere costantemente aggiornata la Descrizione, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del Regolamento (Ue) 2017/2177, informando tempestivamente i richiedenti che abbiano già presentato una richiesta di accesso o che siano sottoscrittori dei servizi prestati nell'Impianto in ordine a ogni modifica di rilievo, e comunque procedendo a una revisione periodica, con cadenza almeno annuale, in coincidenza con il ciclo di aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete";*

con riferimento a detti impegni Alstom ha precisato che *"*[i] *costi complessivi di implementazione sono stimati, in via prudenziale, in un importo non superiore a* […]*"*.

In merito ai tempi di attuazione dei suindicati impegni, la Società ha precisato che verrà data attuazione agli stessi "*entro 90 giorni"* decorrenti dalla data di notifica del provvedimento con cui l'Autorità dichiarerà accoglibili gli impegni, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, del Regolamento sanzionatorio, ad eccezione della "*trasmissione a codesta Autorità di una relazione di attuazione che dia atto degli adempimenti effettuati, corredata dei link permanenti alle pubblicazioni e delle evidenze documentali delle interlocuzioni con Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai fini della verifica di corretta esecuzione degli impegni"*, il cui termine indicato dalla stessa Società è di *"120 giorni"* decorrenti dalla data di notifica del provvedimento di accoglimento degli impegni. Alstom ha, altresì, precisato che l'attività di "*aggiornamento della Descrizione, con revisione periodica almeno annuale*" verrà realizzata "*su base continuativa*";

inoltre, Alstom si è impegnata, con l'impegno n. 2, a *"[…] istituire e ad applicare, per tutte le richieste di accesso al Centro di manutenzione di Nola, una procedura di coordinamento conforme all'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, in forza del quale, qualora l'operatore di un impianto di servizio riceva una richiesta di accesso che sia in conflitto con un'altra richiesta o riguardi la capacità già assegnata, esso deve adoperarsi, attraverso la discussione e il coordinamento con i richiedenti, per conciliare al massimo tutte le richieste*";
la Società, coerentemente con quanto indicato in audizione (cfr. prot. ART n. 63282/2026), ha, in particolare, precisato che in caso di conflitto tra richieste o tra una nuova richiesta e la capacità già assegnata, saranno prese in considerazione *"le opzioni previste dall'articolo 10, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, tra cui la proposta di orari alternativi, la modifica degli orari di apertura o dei turni e la concessione dell'accesso per la prestazione in proprio dei servizi. A tal fine, saranno organizzati incontri congiunti con i richiedenti (con la partecipazione anche dell'Autorità, ove dalla stessa richiesto), dei quali saranno redatti appositi verbali, con trasmissione di relazione sullo svolgimento e sull'esito della procedura";*
in merito, Alstom ha precisato *che "[i] costi previsti per l'istituzione e l'attuazione della procedura di coordinamento sono stimati in* […] *relativi essenzialmente all'adeguamento delle procedure interne, alla formazione del personale preposto alla gestione delle richieste e all'istituzione di un registro delle richieste di accesso";*
con riferimento ai tempi di attuazione dei suindicati impegni, la Società ha evidenziato che *"[l]a procedura di coordinamento sarà operativa entro 90 (novanta) giorni dalla comunicazione della delibera di approvazione degli impegni da parte dell'Autorità, contestualmente alla pubblicazione della descrizione dell'impianto di cui all'Impegno n. 1";*
la Società ha chiarito, altresì, che "[i]*n considerazione della saturazione dell'Impianto di Nola derivante dagli impegni contrattualmente assunti da Alstom in qualità di ECM della Flotta Italo, nella valutazione delle richieste di accesso, Alstom verificherà anche l'eventuale disponibilità di finestre manutentive presso i centri di manutenzione di […], fermo restando i vincoli di dette strutture, che limitano oggettivamente la tipologia di attività manutentive che possono essere ivi eseguite (es: indisponibilità del tornio in fossa). Perimenti, in caso di richieste di interventi straordinari (manutenzione correttiva/incidenti) da parte di un vettore, Alstom verificherà l'eventuale disponibilità di adeguate finestre manutentive, compatibilmente con le attività imposte contrattualmente e/o per legge alla funzione ECM"*;
Alstom, nell'impegno n. 3, ha, poi, evidenziato che *"ha dato disponibilità di un binario per il turno diurno dal lunedì al venerdì dalle ore 08,00 alle ore 18,00, con apertura a valutare le richieste di accesso ed utilizzo in orario diurno da parte di SVI anche per il fine settimana, su richiesta specifica ed a condizione della disponibilità concreta dell'Impianto",* impegnandosi, altresì, coerentemente con quanto indicato in audizione (cfr. prot. ART n. 63282/2026), a *"*[…] *mettere a disposizione presso il deposito di Nola, a decorrere dalla metà del 2027* […] *quanto segue:*
a) un binario da 200 mt, al giorno, per 5 giorni a settimana nella fascia oraria 08,00 - 18,00. Detto binario avrà fossa accessibile. La necessità di eventuali altri equipment (passerella di accesso al tetto, carro ponte, cala assi...) andrà specificata da SVI, al fine di valutarne la disponibilità;
b) un binario esterno per ricovero del treno da 200 mt nella fascia oraria 08,00 -18,00;
c) disponibilità per il ricovero su un ulteriore binario di parcheggio di un treno da 220 mt (cioè con loco), subordinatamente a messa a disposizione dello stesso da parte di

Interporto Campano, concessionario per la Regione Campania del comprensorio circostante l'Impianto;
d) la possibilità di accesso al tornio in fossa (da verificarsi di volta in volta in base alla effettiva disponibilità e comunque nella fascia diurna 08,00 -18,00)";
con riferimento ai costi da sostenere, la Società ha chiarito che *"*[i] *costi saranno inclusi nella documentazione che verrà pubblicata nell'ambito dell'impegno sub 1 e saranno allineati alle tariffe di mercato";*
in merito ai tempi di realizzazione degli obblighi assunti, la Società ha evidenziato che *"*[l]*'impegno avrà decorrenza entro 180 (centottanta) giorni dalla comunicazione della delibera di approvazione degli impegni da parte dell'Autorità* […]*";*
infine, in aggiunta agli impegni suindicati, Alstom ha rappresentato, nell'impegno n. 4, che "*[i]l presente, ulteriore, impegno è complementare ed aggiuntivo rispetto ai precedenti, denota ulteriormente lo spirito collaborativo che la Società ha sempre dimostrato e consiste nella disponibilità ad individuare un'area, nell'ambito del comprensorio industriale di Interporto Campano, sulla quale espandere l'Impianto*" e ha fornito al riguardo i costi previsti e le relative tempistiche;

SENTITO il responsabile del procedimento, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, che ha formulato le proprie valutazioni nella relazione agli atti del procedimento;

RITENUTO che, ad una preliminare e complessiva valutazione, la proposta relativa agli impegni sopra indicati, presentata con nota prot. ART n. 57458/2026, chiarita, da ultimo, con nota prot. ART n. 97159/2026, appaia potenzialmente idonea ad assicurare l'efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle disposizioni e principi di cui si è contestata l'inosservanza, attesa anche l'opportunità del contributo partecipativo dei terzi interessati tramite la sottoposizione della predetta proposta di impegni alle eventuali osservazioni degli stessi ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, in quanto:

- la Società si è impegnata a fornire una descrizione completa e aggiornata dell'impianto di manutenzione di Nola, da mettere gratuitamente a disposizione del pubblico, allo scopo di meglio consentire alle imprese ferroviarie di illustrare le proprie esigenze manutentive, in un'ottica di razionalizzazione dell'offerta di capacità, e a condividere con l'Autorità informazioni funzionali allo svolgimento delle funzioni di vigilanza sul gestore dell'infrastruttura, in materia di assegnazione di spazi presso lo stesso centro di manutenzione;
- Alstom si è impegnata, altresì, a istituire e ad applicare, per tutte le richieste di accesso al Centro di manutenzione di Nola, una procedura di coordinamento conforme all'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, adoperandosi, attraverso la discussione e il coordinamento con i richiedenti, per conciliare al massimo tutte le richieste di accesso all'impianto;
- la Società, inoltre, ha proposto a SVI fasce orarie di accesso al centro di manutenzione – "*disponibilità di un binario per il turno diurno dal lunedì al venerdì dalle ore 08,00 alle ore 18,00, con apertura a valutare le richieste di accesso ed utilizzo in orario diurno da parte di SVI anche per il fine settimana, su richiesta*

specifica ed a condizione della disponibilità concreta dell'Impianto" - che, per quanto non esattamente corrispondenti alle richieste del Vettore, sono conformi a quanto stabilito dall'articolo 10, comma 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, che espressamente include la possibilità di proporre orari alternativi fra le opzioni che il gestore dell'impianto di servizio deve prendere in considerazione per soddisfare le eventuali richieste confliggenti di accesso ricevute;

- Alstom ha proposto di mettere a disposizione presso il deposito di Nola, a decorrere dalla metà del 2027, un binario da 200 mt, al giorno, per 5 giorni a settimana nella fascia oraria 08,00 -18,00, un binario esterno per ricovero del treno da 200 mt nella fascia oraria 08,00 - 18,00; un binario esterno per ricovero del treno da 200 mt nella fascia oraria 08,00 - 18,00 e la possibilità di accesso al tornio in fossa;
- la Società ha proposto, infine, di introdurre delle misure finalizzate a efficientare l'utilizzo del centro di manutenzione di Nola, riservandosi la possibilità di investire in un ampliamento dell'attuale deposito di manutenzione;

RITENUTO che sussistano, pertanto, i presupposti per dichiarare ammissibile, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la summenzionata proposta di Alstom, concernente gli impegni sopra indicati, e per disporne la pubblicazione sul sito *web* istituzionale, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del regolamento sanzionatorio, allo scopo di effettuare la consultazione pubblica di cui all'articolo 17;

CONSIDERATO che rimane comunque impregiudicata la valutazione – da effettuarsi in esito all'istruttoria di cui all'articolo 17 del predetto Regolamento sanzionatorio – sulla effettiva idoneità della proposta di impegni a risolvere le criticità sottese alla contestata inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. per le considerazioni di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamate, è dichiarata ammissibile, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del regolamento sanzionatorio, la proposta di impegni presentata da Alstom Ferroviaria S.p.A. con la nota acquisita al prot. ART n. 57458/2026, chiarita con la nota acquisita al prot. ART n. 97159/2026, del 9 novembre 2026, in relazione all'inosservanza delle disposizioni e dei principî fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al Centro di manutenzione di Nola, contestata con la delibera n. 97/2026 di avvio del presente procedimento;
2. ai sensi dell'articolo 16, comma 2, del regolamento sanzionatorio, è disposta la pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità della versione con *omissis* della proposta di impegni dichiarata ammissibile ai sensi del punto 1, contenuta nella nota acquisita agli atti con prot. ART n. 97159/2026, del 9 novembre 2026, allegata alla presente delibera di cui costituisce parte integrante e sostanziale, ai

fini dello svolgimento della consultazione pubblica di cui all'articolo 17 del regolamento sanzionatorio;

3. i terzi interessati possono presentare, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento sanzionatorio, le proprie osservazioni scritte in merito agli impegni proposti e dichiarati ammissibili, entro e non oltre trenta giorni dalla data della pubblicazione di cui al punto 2. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza a corredo delle osservazioni, dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;

4. le osservazioni dei terzi interessati possono essere inviate al responsabile del procedimento, il direttore della Direzione Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, tel. 011.19212.587;

5. le osservazioni pervenute sono pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità a cura del responsabile del procedimento;

6. entro i trenta giorni successivi alla pubblicazione di cui al punto 5, Alstom Ferroviaria S.p.A. può presentare per iscritto la propria posizione in relazione alle osservazioni presentate dai terzi ed eventualmente introdurre modifiche accessorie alla proposta di impegni, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo pec@pec.autorita-trasporti.it;

7. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, ad Alstom Ferroviaria S.p.A., comunicata a SNCF Voyages Italia S.r.l., in qualità di originale reclamante, nonché a Italo S.p.A., in qualità di controinteressato, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 25 novembre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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