

COORDINAMENTO INTERREGIONALE TECNICO DELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

In attuazione del conferimento di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale previsto dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 le Regioni sono Enti Affidanti di Contratti di Servizio per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico passeggeri di natura regionale e locale realizzate sulla rete infrastrutturale nazionale in gestione a RFI SpA.

Il rapporto contrattuale in oggetto si esplica con il gestore dei servizi; le relazioni con il gestore della rete RFI SpA sono riconducibili sostanzialmente alla condivisione della procedura che garantisce l'accesso alla rete e ad altri processi connessi, secondo le forme definite nel Prospetto Informativo della Rete (PIR) e nel Contratto di Servizio stesso.

La corretta attuazione delle regole contrattuali richiede l'accessibilità alle informazioni circa la programmazione dei servizi e il relativo consuntivo; RFI SpA assume in questa attività un ruolo strategico sia per la disponibilità dei dati conseguente la gestione dei servizi ferroviari, sia per la terzietà che garantisce rispetto ai gestori dei servizi.

Con riferimento ai Contratti di Servizio di competenza, le osservazioni delle Regioni seguenti sono finalizzate al miglioramento dei seguenti processi:

- disponibilità delle banche dati
- trasparenza nelle attribuzione delle cause di disservizio
- trasparenza nella procedura di attribuzione di PMdA, corrente di trazione, servizi extra-PMdA

	PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
1	n. 3.3.1 lettera d) Accesso ai sistemi	Il monitoraggio dei Contratti di Servizio di trasporto ferroviario è normalmente effettuato attraverso post processo di database estratti dalla piattaforma Pic-Web, piattaforma relativamente alla quale è garantito accesso agli EA attraverso

informativi	utenze previste nel Contratto di Servizio: la corretta attuazione delle regole contrattuali richiede l'accessibilità alle informazioni circa la programmazione dei servizi e il relativo consuntivo. Il miglioramento di quantità e qualità di informazioni permette alle stazioni appaltanti di svolgere il proprio ruolo con risultati sempre migliori ed è per questo motivo che si ritiene opportuno integrare le modalità di accessibilità dei dati relativi ai servizi ferroviari, attraverso nuovi strumenti e procedure. Tutto ciò anche al fine di poter recepire in modo pieno i numerosi spunti ed indicazioni che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha introdotto negli anni recenti in merito alle modalità di individuazione del corretto corrispettivo economico alle Imprese Ferroviarie, nonché alla valutazione della qualità dei servizi ai cittadini. Tuttavia gli strumenti predisposti in PicWeb per il calcolo di percorrenze e indici di puntualità e regolarità non colgono le caratteristiche previste dai Contratti di Servizio; fra i motivi principali di questo disallineamento la competenza mista (tra più EA) di alcuni treni e la mancata coerenza con le prescrizioni del Contratto di Servizio nel calcolo degli indici. Questo contesto costringe gli EA ad una laboriosa estrazione di database di fonte diversa ed alla loro successiva rielaborazione; le banche dati così ricreate sono quindi utilizzate in un proprio sistema informativo di analisi e consultazione dei dati, finalizzato alla gestione del Contratto di Servizio. Il sistema descritto, oltre a non essere rispettoso delle regole del Codice dell'Amministrazione Digitale, comporta per le Amministrazioni un forte dispendio di risorse umane e un importante incremento delle possibilità di errore; oltretutto le operazioni di download non permettono la raccolta completa di tutte le informazioni necessarie (ad esempio ancora ad oggi non è possibile acquisire l'informazione di ritardo e causa di ritardo per stazioni diverse dalle intermedie se non con interrogazione puntuale). Occorre pertanto introdurre la possibilità, da parte del GI, sentite le IF, di trasferire agli Enti Affidanti informazioni relative ai servizi di trasporto persone di competenza e oggetto di affidamento attraverso Contratto di Servizio con modalità conformi al Codice dell'Amministrazione Digitale e al Decreto MIT 26 gennaio 2026 sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), alternative rispetto alla soluzione ad oggi prevista ("utenza" su PicWeb) al fine di permettere la completa adesione alle deliberazioni dell'Autorità di Regolazione Trasporti in materia di monitoraggio contrattuale attraverso l'autonoma valutazione. Oltre agli scopi relativi al monitoraggio dei Contratti di Servizio per gli Enti Affidanti è importante anche ricevere le informazioni in tempo reale sullo stato del servizio, per poter sviluppare e/o migliorare i propri servizi locali di infomobilità, anche in connessione a piattaforme di tariffazione e bigliettazione (p.e. MaaS). Al termine del secondo paragrafo si chiede pertanto di inserire il seguente: "Il GI, attraverso sistemi informativi interoperabili, fornisce agli Enti Affidanti i Contratti di Servizio relativi a servizi ferroviari di trasporto passeggeri – Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali - a seguito di specifica richiesta e sentite le IF interessate, eventualmente con specifica convenzione, ai fini del monitoraggio dei Contratti di servizio e
---------------------------	---

		dell'erogazione di servizi di infomobilità locali, le banche dati consolidate relative: • ai servizi programmati, completi degli orari di arrivo e partenza presso ogni stazione e delle informazioni sulla composizione del treno; tali informazioni sono fornite ad ogni cambio orario previsto da Contratto si procede all'aggiornamento completo della programmazione mentre sono comunicate in tempo reale tutte le variazioni previste in corso d'orario (VCO); • ai servizi circolati, completi degli orari di arrivo e partenza presso ogni stazione, con evidenza dell'eventuale ritardo e delle relative macro-cause e micro-cause, e delle informazioni sulla composizione effettiva del treno; tali informazioni sono fornite mensilmente, immediatamente a valle della fase di consolidamento delle cause di disservizio; • ai servizi soppressi, completi del tipo di soppressione (totale e parziale) con indicazione delle stazioni interessate dal disservizio e evidenza della relativa causa, nonché del servizio sostituto reso disponibile all'utenza (se disponibile l'informazione); tali informazioni sono fornite mensilmente, immediatamente a valle della fase di consolidamento delle cause di disservizio; • ai servizi in tempo reale, completi di dati dinamici relativi allo stato del Servizio, previsioni di arrivo in stazione, coincidenze e disservizi; tali informazioni sono fornite nel rispetto dei timing previsti dal Service Interface for Real Time Information (SIRI) Le suddette banche dati vengono condivise attraverso modalità informatiche di trasmissione in cooperazione applicativa utilizzando gli standard previsti dal Regolamento delegato (UE) 2024/490 (NeTEx - UNI CEN/TS 16614 per i dati statici e SIRI - UNI CEN/TS 15531 per i dati dinamici in tempo reale) richiamati dal Decreto MIT 26 gennaio 2026 sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) che recepisce la Direttiva (UE) 2023/2661. In assenza di convenzione, alla richiesta dell'EA è comunque fatto obbligo al GI di ottemperare nel termine massimo di tre mesi, attraverso strumentazioni informatiche già in uso fermo restando la garanzia di completezza delle informazioni.” Si segnala che la prescrizione su Back End Pubblicazione Dati introdotto con PIR 2024 e relativa alla condivisione di dati in tempo reale con gli EA non attiene all'invio dei dati di consuntivo (completi della causa del disservizio) necessari allo scopo preposto all'analisi di monitoraggio contrattuale.
2	Appendice 3 al capitolo 3 - Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP -- Art. 5 bis (nuova	In conseguenza della precedente osservazione, viste le previsioni di cui alla Misura 3 della Delibera ART n. 16/2018, alla Misura 25 della Delibera ART n. 154/2019, tenuto conto che l'impianto informativo relativo ai servizi ferroviari prevede il monitoraggio degli stessi in capo al GI, si richiede l'inserimento nell'Appendice 3 al Capitolo 3 del PIR 2028 "Accordo Quadro tipo per servizi di trasporto OSP" del seguente: "Articolo 5 bis : "Condivisione di Banche Dati" 1. Il GI fornisce agli Enti Affidanti i Contratti di Servizio relativi a servizi ferroviari di trasporto persone – Regioni, Province

**introduzione – pag.
98)**

autonome ed Amministrazioni statali – (di seguito EA) attraverso sistemi informativi interoperabili le banche dati consolidate relative a:

Per gli scopi di monitoraggio dei Contatti di Servizio:

- A) servizi programmati: passaggi (arrivo e partenza) presso ogni stazione dei servizi di competenza dell'EA programmati, completi delle informazioni sulla composizione programmata del treno;
- B) servizi circolati: passaggi (arrivo e partenza) presso ogni stazione dei servizi di competenza dell'EA effettivamente svolti con evidenza dell'eventuale ritardo e delle relative macro-cause e micro-cause, completi delle informazioni sulla composizione effettiva del treno;
- C) servizi soppressi: soppressioni (totali e parziali) con indicazione delle stazioni interessate dal disservizio e evidenza della relativa causa, nonché del servizio sostituito reso disponibile all'utenza (se disponibile l'informazione).

Per l'erogazione di servizi di infomobilità locali:

- D) servizi in tempo reale: dati dinamici relativi allo stato del Servizio, previsioni di arrivo in stazione, coincidenze e disservizi.

2. L'invio avviene a richiesta dell'EA previa specifica convenzione che definisca procedure e termini con cui avviene il passaggio; in particolare:

A) con riferimento alla modalità informatica si prediligeranno trasmissioni in cooperazione applicativa utilizzando gli standard previsti dal Regolamento delegato (UE) 2024/490 (NeTEx - UNI CEN/TS 16614 per i dati statici e SIRI - UNI CEN/TS 15531 per i dati dinamici in tempo reale) richiamati dal Decreto MIT 26 gennaio 2026 sui Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS) che recepisce la Direttiva (UE) 2023/2661;

B) con riferimento ai termini temporali si garantiscono:

- a) servizi programmati: aggiornamento completo della programmazione ad ogni cambio orario previsto da Contratto e comunicazione in tempo reale di tutte le previste variazioni in corso d'orario (VCO).
- b) servizi circolati: disponibilità mensili, immediatamente a valle della fase di consolidamento delle cause di disservizio;
- c) servizi in tempo reale: rispetto dei timings previsti dal Service Interface for Real Time Information (SIRI).

C) ai sensi dell'articolo 50 comma 2 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (CAD) la disponibilità in oggetto non prevede oneri per le Amministrazioni richiedenti, salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

3. In assenza di convenzione, alla richiesta dell'EA di cui al punto precedente è comunque fatto obbligo al GI di ottemperare nel termine massimo di tre mesi, attraverso strumentazioni informatiche già in uso fermo restando la garanzia di

		completezza delle informazioni di cui ai punti 1.A) e 1.B).”
3	n. 5.5.2.1	In coerenza con le precedenti Osservazioni all’ultimo capoverso del capitolo “Utenze informative” si chiede di modificare come segue: “Per quanto riguarda Regioni, Province autonome ed Amministrazioni statali, ai sensi dell’articolo 50 comma 2 del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (CAD), nell’ambito di applicazione degli AQ OSP da queste sottoscritti, l’accesso al sistema “PIC IF – Pubblicazione dati (Back End)” ed alle Banche dati di cui al punto n. 3.3.1 lettera d) terzo capoverso, tramite utenze opportunamente profilate per lo svolgimento dei compiti istituzionali di propria competenza, viene garantito senza oneri salvo il verificarsi di eventuali costi eccezionali a carico del GI, da sottoporre al vaglio preventivo degli Uffici dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti.”
4	n. 5.7	Al fine di una maggiore trasparenza nella rendicontazione delle penali del Performance Regime applicate ai servizi OSP, permettendo una piena verificabilità delle componenti economiche derivanti dal Performance Regime e una più accurata valutazione degli effetti indotti da e su altri servizi. Si propone quindi di integrare come segue il paragrafo finale del capitolo 5.7 Performance Regime: “Ogni anno, alla chiusura dei tavoli di attribuzione delle cause di ritardo, e comunque entro il 30 giugno dell’anno successivo rispetto a quello di riferimento, il GI rendiconta gli importi per ciascuna IF indicando: • l’ammontare delle penali dovute/spettanti al/dal GI correlate ai ritardi causati dal GI stesso o da ciascuna IF sui propri treni; • l’ammontare delle penali dovute/spettanti correlate ai ritardi provocati/subiti a/da ogni altra IF. Analogo rendiconto è trasmesso all’Ente affidante titolare di Contratto di Servizio con obblighi di servizio pubblico di servizio pubblico per i treni di propria competenza distinti per Contratto di Servizio e Impresa Ferroviaria affidataria; rimane facoltà dell’Ente Affidante la richiesta della disaggregazione delle penali e le decisioni assunte in occasione dell’attribuzione sulle cause di ritardo che ne hanno portato la valutazione.”
5	n. 5.9	Il paragrafo 5.9 disciplina consuntivazione, rendicontazione, fatturazione e pagamento di PMdA, corrente di trazione, servizi extra-PMdA, penali e conguagli. Attualmente però la disciplina è organizzata per tipologia di corrispettivo e per IF, non esplicitamente per Contratto di Servizio OSP. Al fine di consentire alle IF e agli EA un migliore controllo della rendicontazione e fatturazione relativa ai Contratti di servizio in regime di OSP, si chiede di introdurre un sottoparagrafo specifico sulla fatturazione/rendicontazione separata per i servizi OSP.

	Prima del sottoparagrafo finale relativo al “Pagamento” si propone di inserire il seguente sottoparagrafo: “Fatturazione e rendicontazione separata per servizi OSP Per i servizi di trasporto connotati da obblighi di servizio pubblico, il GI assicura che la rendicontazione e la fatturazione dei corrispettivi dovuti dall'IF siano distinte per ciascun Contratto di Servizio OSP, secondo le informazioni di associazione di cui al paragrafo 3.3.2.1 trasmesse dalla IF. La rendicontazione separata deve evidenziare almeno: a) il canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso; b) la fornitura di corrente di trazione; c) i servizi diversi dal PMdA, con dettaglio per tipologia di servizio e impianto; d) le penali, gli incentivi, i conguagli e le rettifiche riferibili al medesimo Contratto di Servizio; e) il periodo di competenza e l'eventuale riferimento alle tracce, ai servizi o agli impianti interessati. Ove più Contratti di Servizio siano eserciti dalla medesima IF nell'ambito del medesimo Contratto di Utilizzo, il GI emette fatture distinte ovvero, in alternativa, fatture corredate da allegati contabili separati aventi piena evidenza degli importi imputabili a ciascun Contratto di Servizio OSP. Rimane facoltà dell'Ente Affidante la richiesta del dettaglio dei conteggi che hanno portato all'attribuzione delle partite a), b), c) e d). I dati di rendicontazione sono resi disponibili all'Ente affidante secondo modalità coerenti con quanto previsto al paragrafo 3.3.1, lettera d), nel rispetto dei rapporti contrattuali vigenti e delle esigenze di tutela delle informazioni commercialmente sensibili.”
--	---

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Le osservazioni sopra riportate sono state condivise dalle Regioni in occasione della seduta del 29 luglio 2026 del Coordinamento Tecnico Interregionale della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province Autonome.