

Delibera n. 159/2021

Procedimento avviato con delibera n. 42/2021 nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, nonché dell'articolo 6 del regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti dell'Autorità. Adozione dell'ordine di cessazione dell'inottemperanza parziale alla prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell'Allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018, e delle opportune misure di ripristino.

L'Autorità, nella sua riunione del 18 novembre 2021

- 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 (di seguito anche: Decreto istitutivo), l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART) e, in particolare, 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 accettare 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; in circostanze straordinarie, ove ritenga che sussistano motivi di necessità e di urgenza, al fine di salvaguardare la concorrenza e di tutelare gli interessi degli utenti rispetto al rischio di un danno grave e irreparabile, può adottare provvedimenti temporanei di natura cautelare”*;
- 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;
- 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 14 comma 1, ai sensi del quale *“[i]l gestore dell'infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell'Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione”*;
 - l'articolo 37, comma 1, che stabilisce che l'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti;

- VISTO** il regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell’Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse, approvato con la delibera n. 5/2014, del 16 gennaio 2014 (di seguito anche: il Regolamento procedurale), e, in particolare, l’articolo 6;
- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità, adottato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 118/2018, del 29 novembre 2018, recante *“Indicazioni e prescrizioni relative al ‘Prospetto informativo della rete 2020’, presentato dal gestore della rete ferroviaria nazionale, R.F.I. S.p.A., al ‘Prospetto informativo della rete 2019’, nonché relative alla predisposizione del ‘Prospetto informativo della rete 2021’*, e, in particolare, il punto 4.1.3.1 dell’Allegato A, ai sensi del quale *“[s]i prescrive al GI di inserire, nel paragrafo 4.2, punto 2 del PIR, l’obbligo a carico delle IF che svolgono servizi passeggeri OSP di fornire allo stesso GI, all’atto della richiesta di tracce e servizi, il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata; il GI rende fruibile detta informazione nei sistemi informativi ASTRO-IF e PIC-WEB, tramite appositi filtri query”*;
- VISTA** la delibera n. 42/2021, del 25 marzo 2021, notificata, in pari data, con nota prot. ART n. 3775/2021, con cui l’Autorità ha avviato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito anche: RFI o la Società), un procedimento ai sensi dell’articolo 37, comma 3, lettera f), del Decreto istitutivo, nonché dell’articolo 6 del Regolamento procedurale, per l’eventuale adozione di un ordine di cessazione della violazione e di eventuali misure di ripristino, relativo alla parziale inottemperanza alla prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell’allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018, nella misura RFI in cui non rende interamente fruibili, tramite appositi filtri query all’interno del sistema informativo PIC-WEB, le informazioni relative al contratto di servizio nel cui ambito le tracce orarie connotate da oneri di servizio pubblico rientrano; a titolo di esemplificativo, era indicato che, allo stato:
- le liste produzione che paiono riferite ai contratti di servizio regionali non comprendono gli straordinari effettuati, quando necessario, dai vettori;
 - tra le liste produzione non è presente la Regione Lombardia;
 - l’utilizzo delle liste produzione non consente di accertare l’effettivo circolato;
 - non è disponibile alcuna lista produzione relativa ai treni a lunga percorrenza gravati da oneri di servizio pubblico;
- VISTA** la memoria della Società, acquisita agli atti con prot. ART n. 5376/2021, del 26 aprile 2021, con cui la stessa si è difesa nel merito ed ha formulato richiesta di audizione, eccependo, *inter alia*, che:
- “
 - *“RFI ha provveduto ad aggiornare il paragrafo 4 -2 del PIR 2020 (edizione dicembre 2018) con gli obblighi previsti in capo alle Imprese Ferroviarie (IF). In riscontro alla nota ART n. 2625/2019 del 19 marzo 2019 -relativa allo stato di attuazione delle Delibere n. 140/2014 e n. 118/2018- RFI ha rappresentato*

come avesse già provveduto ad implementare il sistema informativo PIC Web con la possibilità di effettuare query relativamente al Committente per i servizi caratterizzati da Obblighi Servizio Pubblico (OSP) (cfr. nota RFI prot. RFI-DCO\PEC\P\2019\0000719 del 2 aprile 2019). Tuttavia, in tale sede veniva anche precisato come eventuali casi di assenza e/ o incompletezza delle informazioni fossero da ricondurre alla responsabilità delle IF, sui cui grava l'onere di alimentare il sistema con l'inserimento dei treni richiesti sulla base dei rispettivi Contratti di Servizio”;

- RFI mette a disposizione dell'Autorità le richieste informazioni mediante l'utilizzo delle cosiddette liste committente, mentre le liste produzione costituiscono esclusivamente uno strumento di pianificazione industriale delle imprese ferroviarie e non sono dunque idonee al perseguitamento dello scopo sotteso alla misura di cui si contesta la violazione;
- le liste committente sono alimentate dalle imprese ferroviarie che operano nell'ambito di contratti di servizio e sono associate ad ogni singola utenza messa a disposizione delle stazioni appaltanti per l'accesso ai propri profili PIC-WEB;
- ad avviso di RFI, le informazioni così messe a disposizione sono *“pienamente idonee a rappresentare la dinamica di variazione del perimetro dei treni richiesti per l'erogazione dei servizi caratterizzati da OSP (dovuta a richieste di riprogrammazioni dei servizi quali, a titolo di esempio, le richieste di VCO o in Gestione Operativa”*, anche perché le liste committente sono altresì utilizzate dai vettori per *“comunicare, qualora necessario, eventuali correzioni a posteriori rispetto a casi in cui l'aggiornamento non fosse intervenuto all'atto della richiesta di tracce”*. Conseguentemente, le funzioni di monitoraggio dei servizi OSP assegnate all'Autorità possono essere svolte ricorrendo a tali liste;
- *“relativamente alla mancata inclusione dei treni straordinari all'interno delle liste produzione, si rappresenta come tale strumento – così come la lista committente – possa consentire la tracciatura sia dei treni programmati, anche in corso d'orario, che dei treni straordinari. L'aggiornamento delle liste da parte delle IF con detti treni – la cui incidenza è comunque pari a circa l'1% dei servizi soggetti a OSP – consentirebbe una completa tracciatura anche dell'effettivo circolato”*;
- *“rispetto all'assenza dei treni affidati con Contratto di Servizio dalla Regione Lombardia nella relativa lista produzione, la Scrivente conferma, anche in tal caso, che l'obbligo di comunicare e aggiornare le pertinenti informazioni grava in capo alle IF. Ad ogni buon conto, dalle verifiche effettuate da RFI, risulta presente in PIC Web una lista committente nella disponibilità della Regione Lombardia”*;
- *“anche per quanto riguarda la mancanza di liste produzione per i treni a lunga percorrenza gravati da oneri di servizio pubblico, si rappresenta che l'onere di alimentare i sistemi informativi sia da ricondurre in capo alle IF”*;

VISTA

la nota prot. ART n. 7301/2021, del 3 maggio 2021, con cui la Società è stata convocata in audizione;

VISTO

il verbale dell'audizione, che si è tenuta in data 10 maggio 2021, nel corso della quale è emerso che:

- *"in talune occasioni, l'incompletezza del dato reperibile presso il sistema PIC-web [è] riconducibile al fatto che le imprese non abbiano alimentato adeguatamente il sistema [...]. In particolare, ad avviso di RFI [...], la lista committente consentirebbe anche all'Autorità di accedere ai dati di interesse; per converso, la lista produzione non sarebbe utile a fornire tali dati, in quanto si tratta di una tipologia di lista che interessa prevalentemente le imprese ferroviarie per ragioni di carattere industriale. Per la Società, le esigenze dell'Autorità possono essere soddisfatte mediante il ricorso alla lista committente, cui, attualmente, l'ART non ha accesso";*
- *"talvolta, accade che l'impresa si renda conto tardivamente della necessità di modificare i dati originariamente comunicati e con gli strumenti offerti dalle liste produzione e dalle liste committente è possibile, pur con un certo lavoro dal lato dell'amministratore del sistema, correggere retroattivamente tali informazioni";*
- *"è possibile che [l'associazione fra uno specifico treno e il relativo contratto di servizio] non sia necessariamente effettuata in maniera istantanea; a tal proposito, l'attuale sistema messo a disposizione delle imprese è flessibile, cosicché questa associazione possa essere fatta eventualmente a posteriori; peraltro, i treni straordinari effettuati in gestione operativa costituiscono all'incirca l'1 per cento del circolato. Conseguentemente, questi treni possono essere gestiti dalle imprese a posteriori in maniera chiara e precisa con le relazioni fornite dalle liste";*
- *"i treni straordinari (effettuati in gestione operativa) rappresentano pochi treni all'anno rispetto al totale del circolato (all'incirca 21.000 treni all'anno su un totale di oltre due milioni di treni OSP) e che, in ogni caso, le liste committente costituiscono uno strumento per le imprese con cui comunicare l'associazione dei treni OSP, rendendo possibile correggere eventuali errori anche a posteriori. Non è necessario che, all'atto della partenza del treno, tale informazione (l'appartenenza del treno ad una lista) sia immediatamente disponibile nel sistema ai fini della circolazione, anche perché, in ogni caso, la rendicontazione delle tracce viene fatta un mese dopo e la consuntivazione di cause di ritardo e motivi di soppressione tre mesi dopo. Tenuto anche conto della consistenza numerica delle possibili discrepanze, una correzione preventiva, come detto non necessaria ai fini della circolazione, si tradurrebbe in un impegno immotivato a fronte della disponibilità di strumenti idonei per la tracciatura dei treni OSP in tempo utile per la suddetta rendicontazione";*
- *"le definizioni delle liste sono di norma caricate ex ante, pur essendo possibile per l'impresa richiedere eventuali modifiche a posteriori. Le relazioni fra treno e lista committente, quindi, sono stabilite fin dal primo giorno di circolazione, pur potendo essere revisionate";*
- *"la possibilità di effettuare modifiche a ritroso delle liste è prevista nell'interesse delle imprese ferroviarie; in questo senso, RFI mette uno*

strumento a disposizione delle esigenze delle imprese. [...] Sotto tale profilo la lista treni committente e la lista produzione costituiscono meccanismi preziosi, perché consentono modifiche retroattive, attraverso cui sia le imprese sia gli enti committenti possono intervenire per sanare dei piccoli errori eventualmente occorsi, così aumentando l'affidabilità del sistema PIC-web, poiché, quando un soggetto interroga i dati relativi ad una specifica Regione relativi all'intero 2020 sa che i dati disponibili sono corretti ed aggiornati”;

- quanto agli interventi successivi di modifica o aggiornamento, “le quantità in gioco sono molto limitate, trattandosi di tolleranze relative all'incirca al 2 per cento del circolato complessivo”;
- “le liste [...] possono essere periodicamente rettificate e corrette laddove opportuno [...] tali rettifiche e modifiche, nel corso dell'anno, vengono effettuate in media due o tre volte per ente affidante, pur essendo presenti casi di imprese ferroviarie meno virtuose”;
- “RFI non ha informazioni per confermare “sicuramente” l'affidabilità del dato; le liste sono ritenute sostanzialmente attendibili, salvo particolari eccezioni, quali, per esempio, i treni straordinari, che, in ogni caso, costituiscono, come già indicato, una percentuale molto limitata dei treni effettuati”;

VISTA la nota prot. ART n. 9758/2021, del 18 giugno 2021, con cui a RFI sono state formulate richieste istruttorie;

VISTA la nota di riscontro, acquisita agli atti con prot. ART n. 10765/2021, dell'8 luglio 2021, con cui la Società ha chiarito che:

- “[i]l processo di aggiornamento delle liste treno Committente da parte delle Imprese Ferroviaria (IF) consiste nella trasmissione di un documento (file in formato .txt) a RFI, contenente un elenco dei treni stilato sulla base dei contenuti di ciascun Contratto di Servizio. Il GI funge da mero soggetto tecnico che raccoglie e inserisce nel sistema PIC-Web gli aggiornamenti delle liste in questione senza che le IF forniscano motivazioni o documentazione integrativa di supporto, in quanto si tratta di aspetti che attengono al rapporto contrattuale intercorrente tra IF ed Enti Affidanti (EA). Tali ultimi possono visionare i treni della lista di competenza ed effettuare le opportune analisi attraverso i report messi a disposizione dalla piattaforma PIC-Web”;
- “[l]e liste di cui trattasi sono fornite, di norma, all'avvio di ogni orario di servizio e di ogni adeguamento intermedio dell'orario nel mese di giugno. Possono inoltre essere richiesti aggiornamenti da parte dell'IF anche durante il corso dell'orario di servizio, sia per esigenze derivanti dai rapporti contrattuali tra IF ed EA ma anche per eventuali variazioni [sic] concordate con le IF a seguito di lavori programmati dell'infrastruttura”;
- “[t]utte le liste trasmesse con l'avvio dell'orario di servizio hanno un periodo di validità coincidente con l'intera durata dello stesso. Ad ogni variazione delle liste comunicate dalle IF, si considera terminato il periodo di validità della lista precedentemente inserita e si avvia quella relativa alla nuova lista trasmessa, la cui decorrenza viene comunicata sempre dalle IF. Si rileva, altresì, che il

sistema PIC-Web consente il mantenimento di tutte le liste vigenti di un orario di servizio. Queste sono utilizzate all'interno dei report di circolazione, in riferimento al proprio periodo di validità e a copertura del periodo di interrogazione scelto dall'utente, ai fini della tracciatura dei treni e per il calcolo degli indicatori di puntualità, ritardi, cause, volumi di programmazione, circolazione e di soppressione”;

- *“al momento non è stata redatta una procedura che disciplini l'attività di aggiornamento delle liste la quale, nella prassi, viene svolta secondo le modalità sopra descritte”;*

VISTE

le risultanze istruttorie relative al presente procedimento, comunicate in data 9 settembre 2021 a RFI, previa deliberazione del Consiglio in pari data, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, del Regolamento procedurale, con nota prot. ART n. 13823/2021;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 14598/2021, del 21 settembre 2021, con cui la Società ha formulato istanza di audizione finale innanzi al Consiglio;

VISTA

la nota di riscontro prot. ART n. 14852/2021, del 24 settembre 2021;

VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 15497/2021, del 6 ottobre 2021, con cui la Società ha anticipato le argomentazioni che avrebbe successivamente svolto in audizione e, in particolare, ha rappresentato che:

- *“[p]er quanto consta a questo Gestore, le IF compilano le liste in questione senza utilizzare i propri sistemi IT di gestione e ciò sul presupposto di un'incompatibilità tra tali sistemi e le piattaforme informatiche del GI, relativamente al ricevimento del dato. Si rappresenta come la risoluzione di tale problematica tecnica, volta a consentire una diretta comunicazione dei dati contenuti nelle liste tramite piattaforme ASTRO-IF e PIC-Web, implica uno sviluppo dei sistemi informatici, che andrebbe condotto sia da parte di RFI, sia da parte delle IF interessate”;*
- *“in tale contesto, appare utile evidenziare come la funzione attualmente svolta dal GI di inserimento manuale delle informazioni ricevute dalle IF nei propri sistemi informatici, contribuisce a garantire la corretta acquisizione del dato, in quanto la stessa RFI: (i) opera opportune verifiche sul formato dei dati rispetto a quanto previsto dall'architettura del sistema PIC-Web; (ii) procede ad effettuare il caricamento del file, verificandone l'esito”;*
- *“in una prospettiva di maggiore e più efficace tracciabilità del dato, la scrivente è disponibile ad operare gli opportuni sviluppi sulle proprie piattaforme informatiche, salvo valutare la possibilità di implementare una modalità di trasmissione alternativa, quale ad esempio l'invio delle liste treno a RFI tramite posta elettronica certificata”;*
- *“che l'inserimento dell'informazione afferente al treno straordinario, modificato e aggiornato non è effettuata in tempo reale, dal momento che viene comunicata dalle IF ex post tramite l'aggiornamento delle liste in questione” e che “[n]el condividere il rilievo espresso dall'Autorità [...], circa la*

necessità di prevedere uno o più termini per il consolidamento delle liste committente, decorso il quale le stesse siano da considerarsi a tutti gli effetti definite, RFI manifesta la sua più ampia disponibilità ad introdurre detti termini, operando un aggiornamento del PIR. In tale maniera, attraverso l'effettuazione delle estrazioni dal sistema Pic-Web, sarà possibile identificare con certezza il perimetro dei treni afferenti ad un Contratto di Servizio sulla base della data di validità indicata in ogni lista”;

- *“RFI prevede che possano essere implementate entro il primo trimestre 2022 delle modifiche alla piattaforma PIC-Web, volte a consentire la consultazione dei propri report per più Liste Treni Committente contemporaneamente, anche a utenti abilitati che non siano le Regioni, quali ad esempio RFI ed ART. In attesa di dette modifiche, questo GI manifesta la propria disponibilità a soddisfare eventuali esigenze istruttorie di codesta Autorità e degli enti appaltanti, tramite apposite richieste al proprio fornitore dei servizi informatici volte ad ottenere l'evidenza delle modifiche tra le varie liste committente comunicate dalle IF, che si sono succedute nel tempo”;*
- *“le motivazioni concernenti le modifiche delle liste treno committente non sono ad oggi comunicate dalle IF e non risultano quindi nella disponibilità del Gestore. Al fine di rispondere alla legittima esigenza dell'Autorità e degli enti appaltanti di poter condurre una strutturata attività di audit al riguardo, RFI propone di richiedere alle IF, all'atto dell'invio di liste in questione, di esplicitare eventuali motivi di variazione. Dette motivazioni, verranno dunque archiviate dal Gestore in modo tale da essere prodotte in caso di accertamenti da parte degli Enti preposti”;*
- *“[i]n considerazione di quanto sopra esposto [...], la Scrivente si rende dunque disponibile a modificare il testo del par. 4.2, punto 2 del PIR in occasione del primo aggiornamento utile, inserendo le opportune previsioni volte a (i) disciplinare il processo di trasmissione delle liste committente, meglio specificando le modalità di invio dei dati e richiedendo alle IF di esplicitare eventuali motivazioni di variazione delle liste precedentemente comunicate; (ii) indicare i termini per il consolidamento delle liste in questione”;*

SENTITI	in audizione finale, in data 7 ottobre 2021, i rappresentanti della Società, come da verbale redatto in pari data;
VISTA	la relazione istruttoria dell’Ufficio Vigilanza e sanzioni;
CONSIDERATO	quanto rappresentato nella relazione istruttoria con riferimento alle contestate violazioni ed in particolare che: <ul style="list-style-type: none"> - la prescrizione 4.1.3.1 dell’Allegato A alla delibera n. 118/2018, di cui si contesta la parziale inosservanza, prevede che Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. debba <i>“inserire, nel paragrafo 4.2, punto 2 del PIR, l’obbligo a carico delle IF che svolgono servizi passeggeri OSP di fornire allo stesso GI, all’atto della richiesta di tracce e servizi, il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è</i>

correlata; il GI rende fruibile detta informazione nei sistemi informativi ASTRO-IF e PIC-WEB, tramite appositi filtri query”;

- sulla base della menzionata prescrizione, RFI ha così formulato il paragrafo 4.2, punto 2, del PIR 2021: *“l’IF deve presentare le richieste di tracce e servizi attraverso la piattaforma di comunicazione IF – GI denominata ASTROIF disponibile all’interno della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) per le richieste relative all’orario successivo a quello in vigore o in corso d’orario ovvero tramite PICWEB per le richieste formulate in Gestione operativa. [...] All’atto della richiesta l’IF dovrà indicare: [...] - per i servizi passeggeri OSP il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata”;*
- separatamente, RFI prevede, altresì, che ciascuna impresa ferroviaria trasmetta, di norma, all’avvio dell’orario di servizio – e successivamente, sia in sede di adeguamento intermedio dell’orario di servizio, sia quando le esigenze dell’impresa ferroviaria medesima lo richiedano – *“un documento (file in formato .txt) a RFI, contenente un elenco dei treni stilato sulla base dei contenuti di ciascun Contratto di Servizio”* (cfr. prot. ART n. 10765/2021), denominato, indistintamente, lista committente o lista treno committente. RFI, agendo da mero soggetto tecnico, *“raccoglie e inserisce nel sistema PIC-Web gli aggiornamenti delle liste in questione senza che le IF forniscano motivazioni o documentazione integrativa di supporto”* (id.); tali liste, una volta che siano state inserite nel sistema PIC-Web, sono rese fruibili a vari soggetti, ivi inclusa l’Autorità, per lo svolgimento delle proprie funzioni istituzionali;
- in primo luogo, risulta come, allo stato, l’utilizzo di tali liste committente non sia disciplinato in maniera trasparente da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., poiché le regole di funzionamento della procedura non si rinvengono né nel PIR, né in documenti interni, essendo l’attività di aggiornamento delle liste regolata, esclusivamente, sulla base di prassi;
- nondimeno, nel corso dell’istruttoria è stato possibile identificare taluni profili di criticità relativi all’uso delle c.d. liste committente;
- innanzitutto, la prassi seguita dalla Società per la predisposizione delle liste committente si discosta da quanto previsto dalla stessa RFI, all’interno del PIR 2021, laddove si dispone che le comunicazioni fra imprese ferroviarie e il gestore dell’infrastruttura avvengano attraverso i canali ufficialmente individuati in Astro-IF e PIC-Web (cfr. il menzionato paragrafo 4.2, punto 2, del PIR 2021), richiedendo, peraltro, che le imprese ferroviarie comunichino più volte il medesimo dato e non garantendo una sufficiente tracciabilità del dato medesimo;
- inoltre, *“RFI non ha informazioni per confermare “sicuramente” l’affidabilità del dato; le liste sono ritenute sostanzialmente attendibili, salvo particolari eccezioni”* (cfr. il verbale dell’audizione);
- tali eccezioni riguardano, principalmente, i treni straordinari e quelli per i quali si rendano necessari interventi successivi di modifica o aggiornamento, che riguardano, rispettivamente, *“all’incirca l’1 per cento del circolato”* e *“all’incirca [il] 2 per cento del circolato complessivo”* (cfr. il verbale dell’audizione), dacché

- “è possibile che [l’associazione fra uno specifico treno e il relativo contratto di servizio] non sia necessariamente effettuata in maniera istantanea” (*id.*);
- con particolare riferimento ai treni straordinari, infatti, non è previsto l’aggiornamento in tempo reale delle liste committente, malgrado il paragrafo 4.2, punto 2, del PIR 2021, preveda che, pure per le richieste in corso d’orario, “[a]ll’atto della richiesta l’IF dovrà indicare: [...] - per i servizi passeggeri OSP il riferimento al Contratto di Servizio cui ciascuna traccia è correlata”. Nemmeno risulta essere previsto un termine per il consolidamento delle liste committente, decorso il quale le stesse siano da considerarsi a tutti gli effetti definite, consentendo di effettuare estrazioni corrette dal sistema PIC-Web. Tale ultima criticità, peraltro, oltre ad investire i treni straordinari, riguarda anche quelli per i quali si rendano necessari interventi successivi di modifica o aggiornamento;
 - conseguentemente, nella misura in cui l’associazione fra uno specifico treno e il relativo contratto di servizio può essere effettuata *ex post* – o essere oggetto di modifiche ed aggiornamenti successivi –, senza che sia previsto un termine per il consolidamento dei dati, i filtri *query* resi disponibili all’Autorità da RFI non permettono di disporre, in maniera affidabile, dei dati di interesse regolatorio attinenti ai concessionari di pubblici servizi che utilizzano la rete ferroviaria nazionale;
 - infine, non risulta essere previsto alcun sistema di tracciamento delle modifiche delle liste committente, poiché, quando si renda necessario modificare o aggiornare una lista, l’impresa ferroviaria provvede esclusivamente ad inviare a RFI un nuovo documento contenente l’“elenco dei treni stilato sulla base dei contenuti di ciascun Contratto di Servizio” (cfr. prot. ART n. 10765/2021), senza necessità di fornire motivazioni o documentazione. Pertanto, la procedura adottata da RFI non consente di dare puntuale e specifica evidenza alle modifiche delle liste committente e alla loro *ratio* – a differenza di quanto accade, quando debbano essere modificati degli attributi relativi ai treni circolati, per i quali si prevede la correzione “con strumenti tracciabili in fase di rendicontazione, effettuando rettifiche puntuali con matricolari di variazione sostenuti da apposita documentazione” (cfr. il verbale dell’audizione) –, così rendendo maggiormente complessa un’eventuale attività di *audit*, sia da parte degli enti appaltanti, sia da parte dell’Autorità;
 - quanto agli ulteriori e diversi profili di criticità di cui al provvedimento di avvio, a seguito dei chiarimenti offerti da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., se ne ritiene esaurita la trattazione;

RITENUTO

pertanto, di accertare, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. la perdurante parziale inottemperanza alla prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell’allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018, nei termini di cui sopra;

RITENUTI

conseguentemente, sussistenti i presupposti per l’adozione, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., di un ordine di cessazione dell’inottemperanza parziale alla prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell’allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018, e di opportune misure di ripristino, ai sensi dell’articolo 37, comma

3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, relativamente ai profili di criticità sopra evidenziati;

RITENUTO

per rimediare ai menzionati profili di criticità, anche alla luce di quanto rappresentato dalla Società nella propria nota prot. ART n. 15497/2021 e nel corso dell'audizione finale, di ordinare a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., fatta salva la prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell'allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018, di:

- regolare la procedura relativa all'uso delle liste treno in maniera trasparente e chiara, dando evidenza del suo funzionamento all'interno del Prospetto informativo della rete, così da garantirne la piena accessibilità e conoscibilità;
- prevedere, in seno alla procedura così determinata, che la trasmissione delle liste treno da parte delle imprese che effettuano servizi di trasporto gravati da oneri di servizio pubblico debba avvenire esclusivamente attraverso le piattaforme ASTRO-IF e PIC-Web, al fine di garantire la certezza e tracciabilità del dato; nondimeno, nelle more dell'adeguamento dei sistemi informatici della Società e delle menzionate imprese di trasporto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può temporaneamente prevedere che la trasmissione delle liste treno *de quibus* debba avvenire tramite posta elettronica certificata;
- prevedere, in seno alla procedura di cui sopra, che eventuali modifiche o aggiornamenti relativi ai treni circolati e ai treni straordinari debbano essere effettuati nel più breve tempo possibile e, in ogni caso, entro un termine da fissare espressamente nel Prospetto informativo della rete, decorso il quale i dati comunicati siano da ritenersi a tutti gli effetti definiti, allo scopo di permettere agli enti appaltanti di svolgere il proprio *audit* e di consentire all'Autorità di disporre, in una prospettiva temporale ragionevole ed in modalità interoperabile, di tutti i dati di interesse regolatorio attinenti ai concessionari di pubblici servizi che utilizzano la rete ferroviaria nazionale; tale termine non può, in ogni caso, essere superiore a 90 giorni, decorrenti dalla data di circolazione del treno;
- introdurre un sistema di tracciamento delle modifiche apportate alle liste treno da parte dalle imprese che effettuano servizi di trasporto gravati da oneri di servizio pubblico, per consentire lo svolgimento di eventuali attività di *audit*; nondimeno, nelle more dell'adeguamento dei propri sistemi informatici, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può temporaneamente prevedere che eventuali esigenze istruttorie possano essere soddisfatte mediante proprie richieste al fornitore dei servizi informatici;
- prevedere, in seno alla procedura sopra descritta, che eventuali modifiche delle liste treno debbano essere motivate e procedere all'archiviazione di tali motivazioni, così da permettere agli enti appaltanti ed all'Autorità di svolgere le proprie funzioni di *audit* istituzionali;

tutto ciò premesso e considerato

DELIBERA

1. è accertata, nei termini di cui in motivazione, che si intendono qui integralmente richiamati, la perdurante parziale inottemperanza alla prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell'allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018;
2. è adottato, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un ordine di cessazione della violazione di cui al punto 1 e di idonee misure di ripristino, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214;
3. conseguentemente, fatta salva la prescrizione di cui al punto 4.1.3.1 dell'allegato A alla delibera n. 118/2018, del 29 novembre 2018, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, si ordina a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. di:
 - a) regolare la procedura relativa all'uso delle liste treno in maniera trasparente e chiara, dando evidenza del suo funzionamento all'interno del Prospetto informativo della rete;
 - b) prevedere, in seno alla procedura così determinata, che la trasmissione delle liste treno da parte delle imprese che effettuano servizi di trasporto gravati da oneri di servizio pubblico debba avvenire esclusivamente attraverso le piattaforme ASTRO-IF e PIC-Web; nondimeno, nelle more dell'adeguamento dei sistemi informatici della Società e delle menzionate imprese di trasporto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dovrà predisporre una procedura con la quale la trasmissione delle liste treno *de quibus* dovrà avvenire tramite posta elettronica certificata;
 - c) prevedere, in seno alla procedura di cui sopra, che eventuali modifiche o aggiornamenti relativi ai treni circolati e ai treni straordinari debbano essere effettuati nel più breve tempo possibile e, in ogni caso, entro un termine da fissare espressamente nel Prospetto informativo della rete, decorso il quale i dati comunicati siano da ritenersi a tutti gli effetti definiti; tale termine non può, in ogni caso, essere superiore a 90 giorni, decorrenti dalla data di circolazione del treno;
 - d) introdurre un sistema di tracciamento delle modifiche apportate alle liste treno da parte dalle imprese che effettuano servizi di trasporto gravati da oneri di servizio pubblico; nondimeno, nelle more dell'adeguamento dei propri sistemi informatici, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. può temporaneamente prevedere che eventuali esigenze istruttorie possano essere soddisfatte mediante proprie richieste al fornitore dei servizi informatici;
 - e) prevedere, in seno alla procedura sopra descritta, che eventuali modifiche delle liste treno debbano essere motivate e procedere all'archiviazione di tali motivazioni;
4. è assegnato a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. il termine di 120 giorni dalla data di notifica della presente delibera per dare attuazione agli ordini di cui al punto precedente; entro il medesimo termine, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. trasmette all'Autorità idonea documentazione comprovante l'attuazione dei menzionati ordini;
5. la presente delibera è notificata a mezzo PEC a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Avverso il presente provvedimento può essere esperito, entro i termini di legge, ricorso giurisdizionale innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Torino, 18 novembre 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

*(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005 s.m.i.)*